IX kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 31)**

z dnia 10 grudnia 2020 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 31)

10 grudnia 2020 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (KP)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat sytuacji finansowej i planów rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu (z uwzględnieniem sytuacji dzierżawców terenów portu w Szczecinie),

– informację na temat działań podejmowanych w celu poprawy dostępu drogowego i kolejowego oraz od strony morza do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu,

– informację na temat stanu zaawansowania prac w ramach pogłębiania toru wodnego Szczecin – Świnoujście.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Paweł Szumny** zastępca dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie, **Krzysztof Urbaś** prezes, **Jacek Cichocki** wiceprezes do spraw rozwoju, **Daniel Stachiewicz** wiceprezes do spraw ekonomiczno-finansowych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA wraz ze współpracownikami, **Ireneusz Merchel** prezes zarządu PKP PLK SA wraz ze współpracownikami oraz **Elżbieta Kruk** poseł do Parlamentu Europejskiego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska** i **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Witam państwa posłów. Witam, chociaż nie widzę, pana ministra Gróbarczyka. W Sejmie był. Witam pozostałych gości.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość.

Przypominam, że zgłoszeń do zabrania głosu w dyskusji przez posłów uczestniczących zdalnie w posiedzeniu należy dokonywać poprzez czat po zalogowaniu się do pokoju wideokonferencyjnego naszej Komisji. Jednocześnie informuję, że posłowie członkowie Komisji obecni na sali głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają tabletów.

Przystępujemy zatem do stwierdzenia kworum. Proszę o naciśnięcie dowolnego przycisku. Stwierdzam kworum.

W porządku obrad dzisiejszego posiedzenia mamy trzy punkty: rozpatrzenie informacji na temat sytuacji finansowej i planów rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu (z uwzględnieniem sytuacji dzierżawców terenów portu w Szczecinie), rozpatrzenie informacji na temat działań podejmowanych w celu poprawy dostępu drogowego i kolejowego oraz od strony morza do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, rozpatrzenie informacji na temat stanu zaawansowania prac w ramach pogłębiania toru wodnego Szczecin – Świnoujście.

Przystępujemy do realizacji punktu pierwszego porządku dziennego. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, wszyscy państwo, temat portów nie tylko w Szczecinie i Świnoujściu, ale generalnie temat polityki portowej jest niezwykle istotny, jeżeli chodzi przede wszystkim o skalę przychodów oraz możliwości rozwojowe dla państwa polskiego. Jest to pewien truizm, ale z drugiej strony dzisiaj możemy powiedzieć, że porty bodaj najlepiej obroniły się, jeżeli chodzi o kryzys pandemiczny i, mam nadzieję, popandemiczny. To, czego najbardziej się obawiamy, to przyszły rok i spadki PKB w poszczególnych państwach, jak również obniżenie możliwości rozwojowych. Natomiast z pełną odpowiedzialnością możemy powiedzieć, że porty w tym okresie najlepiej poradziły sobie z kwestią załamania gospodarczego.

Oczywiście za chwilkę poproszę pana przewodniczącego o przekazanie głosu panu Urbasiowi, prezesowi zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Na podstawie informacji, które napływają, już dzisiaj mogę powiedzieć, że porty osiągną podobne wyniki, jakie osiągnęły rok temu. Będzie to blisko 30 000 tys. ton przeładowanych towarów. Przypomnę tylko, że porty w przeciągu sześciu lat podwoiły przeładunki. W ten sposób znacząco zwiększyły masę towarową, jak również przychody do Skarbu Państwa w wyniku ceł i innych opłat. Trend ten jest dla nas niezwykle ważny. W związku z tym obszary, które do tej pory nie były przeznaczone, nie były ujmowane w zakresie rozwoju portów, przeznaczamy właśnie na cele portowe. Mówię to w kontekście naszego spotkania, które miało miejsce kilka minut temu w Sejmie, jeżeli chodzi o Morską Stocznię Remontową Gryfia w Świnoujściu, ponieważ ten teren wybitnie nadaje się na przeładunki, a przede wszystkim na rozpoczęcie działalności portowej, która – dzisiaj możemy to powiedzieć z dużą dozą prawdopodobieństwa – przyniesie znaczące przychody zarówno dla operatorów, jak i dla państwa, a ponadto zapewni duży rynek pracy w zakresie przeładunków portowych. Dlatego też w momencie koniunktury, chociaż na świecie panuje bessa, zdecydowaliśmy się na realizację tego zadania, ponieważ daje ono możliwości rozwojowe, a przede wszystkim jest alternatywą, realną alternatywą zwłaszcza dla rozwoju rynku pracy.

Z drugiej strony port podejmuje ogromne starania w zakresie swojego rozwoju. Przypomnę tylko, że ostatnie lata to wielkie inwestycje w portach Szczecin i Świnoujście, to budowa terminala gazowego i obecnie trwające postępowanie na budowę terminala kontenerowego. Przy tej okazji trzeba także nadmienić modernizację terminala promowego, która jest realizowana, jak też cały zakres prac obejmujących Szczecin. Bezwzględnie wiąże się to z drugą inwestycją, niemającą równej w historii, a mianowicie pogłębieniem toru do 12,5 metra. W ten sposób dajemy ogromne możliwości rozwojowe dla Szczecina, jeżeli chodzi o branżę portową, jak też jeżeli chodzi o przemysł stoczniowy, dlatego że otwieramy możliwości zawinięć dużych jednostek. To też idzie w parze z całym pakietem działań w zakresie drogowo-torowym. Modernizacja węzła kolejowego Szczecin i Świnoujście oraz dokończenie drogi S3 to dopełnienie działań w zakresie dostępu od strony lądu. Od strony morza mamy zapewniony program wieloletni utrzymania toru żeglugowego o głębokości 12,5 metra jako okres trwałości projektu. Nie ma więc żadnego zagrożenia, jeżeli chodzi o finansowanie w tym zakresie.

Port wystąpił również do Skarbu Państwa z pozytywną decyzją o środki w wysokości 350 000 tys. zł. Środki te mają wpłynąć do końca tego roku. Mają stanowić element inwestycyjny w infrastrukturę. Dodatkowy element to decyzja PLK czy też Wód Polskich w uzgodnieniu z PLK o przebudowie mostu kolejowego w Podjuchach. Podniesienie mostu spowoduje, że będziemy mieli w pełni żeglowną część Odry łączącą się z wodami śródlądowymi niemieckimi w Va klasie żeglowności. W ten sposób to dopełniamy, jeżeli chodzi o stuprocentowy dostęp do portów Szczecin i Świnoujście. Dostęp drogowy, kolejowy, śródlądowy, jak też dostęp ze strony morza będzie zabezpieczony poprzez cały pakiet naszych planów oraz obecnie realizowane inwestycje.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, proszę o oddanie głosu w kolejności, gdyż widzę, że wszyscy jesteśmy podłączeni, panu prezesowi Urbasiowi, panu dyrektorowi Szumnemu i panom z zarządu PLK.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan prezes Szumny.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Pan dyrektor Szumny z urzędu morskiego i pan prezes Urbaś.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Kto pierwszy, dyrektor czy prezes?

Zastępca dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Przepraszam bardzo, w jakiej kolejności?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Wydaje mi się, że prezes jest trochę wyżej. A więc proszę bardzo, pan prezes Urbaś.

Prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Krzysztof Urbaś:

Dzień dobry państwu, witam serdecznie wszystkich państwa, pana przewodniczącego, szanowne panie i panów posłów, pana ministra. Jesteśmy tutaj w pełnym składzie jako zarząd. Króciutko wprowadzę do tematyki portowej, tak abyśmy dokładnie rozumieli, gdzie jesteśmy, na czym będziemy się koncentrować. Potem poproszę panów wiceprezesów Daniela Stachiewicza od spraw finansów i pana prezesa Jacka Cichockiego, który przedstawi bieżące realizowane inwestycje. Jak już wspominał pan minister, program, plan realizowany obecnie z udziałem Polskich Kolei Państwowych oraz urzędu morskiego, administracji morskiej historycznie jest największym planem, jaki był prowadzony w portach polskich. Na koniec powiem dwa słowa o trzech grupach inwestycji rozwojowych, które są planowane, myślę, że do roku 2030.

A zatem bardzo proszę o prezentację, którą przygotowaliśmy. Dziękuję bardzo. Proszę o kolejny slajd. Od tego rozpoczniemy. Szanowni państwo, mówimy o trzech grupach zagadnień, które świadczą o tym, że porty morskie stanowią bardzo istotną gałąź, bardzo istotną branżę w całej gospodarce narodowej. W tej chwili według danych na rok 2018 wszystkie porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, czyli Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście, przynoszą do budżetu państwa około 40 000 000 tys. zł. Są to dane zweryfikowane przez Krajową Administrację Skarbową. Jest to, proszę państwa, około 10% obecnego budżetu państwa. 10% to według nas bardzo dużo. Jest to jedna z wiodących gałęzi naszej gospodarki narodowej. Sam zespół portów Szczecin i Świnoujście w roku 2018 przyniósł do budżetu w postaci podatków, ceł, akcyzy od towarów, które są przeładowywane w porcie, około 5 000 000 tys. zł. Tym samym udział portów morskich w obsłudze całej masy ładunkowej polskiego handlu zagranicznego wynosi około 30%, a liczba zatrudnionych bezpośrednio w spółkach portowych, w przedsiębiorstwach portowych, w zarządach portów wynosi 9000 osób. Według różnych szacunków w różnych państwach wielkość ta waha się od ośmiu do szesnastu osób. Osiem do szesnastu wynosi liczba miejsc pracy, które gwarantuje jedno miejsce pracy na terenie portu. Jeżeli 9000 przemnożymy przez te liczby, wyjdzie, że minimalnie około 500 tys. osób znajduje zatrudnienie z uwagi na to, że na danym obszarze działa port morski.

Proszę dalej. Warunki funkcjonowania portów w gospodarce narodowej odzwierciedlają trendy globalne. Musimy dostosować się do globalnych trendów, żeby utrzymać naszą konkurencyjność. Do najważniejszych uwarunkowań zewnętrznych, które wpływają na rozwój portów Szczecin i Świnoujście, poza rozwojem wymiany handlowej drogą morską, która jest motorem rozwojowym również dla portów, należą przede wszystkim coraz większe parametry statków. Stąd wynikają prace praktycznie we wszystkich portach na świecie. Parametry statków zaczęły bardzo intensywnie zwiększać się w drugiej połowie lat 90. XX wieku, kiedy to nastąpił boom na rynku przewozów, szczególnie kontenerowych. Największe statki, kontenerowce, niejako zatrzymały się na długości 400 metrów i zanurzeniu około 24 metrów. Parametry te są warunkowane przez cieśninę Malakka.

Są to statki Malacca size. Stąd nie zwiększają się, chociaż na deskach projektantów w tej chwili są, można powiedzieć kolokwialnie, rysunki większych statków, które mają nawet 450–460 metrów. Musiałyby one pływać przez dodatkowy kanał, który jest planowany w rejonie Indonezji. Dzisiaj to cieśnina Malakka warunkuje wielkość statków. Dlatego dzisiaj największe statki, które pływają po świecie, głównie kontenerowce, ponieważ jest to trzon floty handlowej oprócz tankowców i masowców, mają 400 metrów.

Takie statki, proszę państwa, zawijają na Bałtyk od ponad czterech lat. W tej chwili przyjmuje je jedynie terminal głębokowodny DCT w Gdańsku. W ramach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście planujemy zbudować taki terminal w Świnoujściu. Będziemy o tym mówili w dalszej części naszej prezentacji. Jest to warunkowane dalszym rozwojem portu. Statek od momentu zaprojektowania poprzez całą konstrukcję finansową oraz budowę można wykonać w ciągu czterech, pięciu lat. Każdy z portów na świecie po to, żeby mógł obsłużyć podobne statki, praktycznie musi wyjść w morze bądź zdecydowanie zmienić swoje parametry wewnętrzne. Tak jest np. w porcie w Hamburgu. Zgodnie z ustawą, która obowiązuje od września ubiegłego roku, ustawą o portach zewnętrznych, ustawą uchwaloną przez nasz Sejm, w trakcie realizacji są już trzy duże projekty. Jest to port centralny w Gdańsku oraz rozbudowa DCT, jest to port zewnętrzny w Gdyni, a w Świnoujściu jest to budowa praktycznie nowego portu zewnętrznego. Taką rzecz planujemy zrobić. Będę o tym opowiadał w części związanej z rozwojem. Jest to coś, co musi być zrobione w portach, jeżeli chcą one dotrzymać kroku trendom światowym.

Do wszystkich portów, jeżeli chodzi o kontenerowce w handlu globalnym, w handlu światowym, zawijają statki o długości 360–400 metrów. Musimy być do tego przystosowani. Region zachodniopomorski, porty Szczecin i Świnoujście, jeżeli chodzi o lokalizację, są wprost idealnie usytuowane na linii transportu Skandynawia – Europa Południowa, Europa Środkowa. Lokalizację tę po prostu trzeba wykorzystać.

W tej chwili bardzo duże znaczenie odgrywają także przewozy intermodalne. Intermodal u nas kojarzy się przede wszystkim z obsługą kolejową, chociaż klasyczna definicja, ta definicja, której uczą się studenci, oznacza przewóz tej samej jednostki ładunkowej przynajmniej dwoma jednostkami transportu na bazie jednego listu przewozowego. U nas w tej chwili jest to głównie statek i kolej oraz w coraz większym zakresie samochód, jeżeli chodzi o klasyczne terminale, gdzie samochód powinien obsługiwać ładunki przewożone koleją na zaplecze portu w dystansie nie większym niż 100–150 kilometrów. Taki intermodal, taki terminal intermodalny na terminalu promowym w Świnoujściu w tej chwili jest w trakcie realizacji. Opowie o tym pan prezes Cichocki. Oczywiście funkcje te w znaczącej większości przejmie terminal kontenerowy w Świnoujściu.

Jest także rozwój rejonu Kanału Dębickiego, czyli tej część portu, która w tej chwili zaczęła być budowana praktycznie od nowa w związku z pogłębianiem toru wodnego do głębokości 12,5 metra. Oczywiście wiąże się z tym, jak też z przewozem intermodalnym i z parametrami statków, coraz większe zapotrzebowanie na duże powierzchnie składowe. Jest również wzrost znaczenia usług logistyczno-dystrybucyjnych. Zanika, przynajmniej w rejonie Szczecina i Świnoujściu, masywny przemysł portowy, który był zlokalizowany w porcie, który był zaopatrywany w surowce. Z zakładu produkcyjnego potem były wysyłane produkty. Klasyczny przykład – nie do końca jest to zakład przemysłowy, ale wiąże się właśnie z funkcją logistyczno-dystrybucyjną – stanowi terminal LNG. Jest to terminal portowy, a na zapleczu jest potężny terminal dystrybucyjny gazu. Jest to właśnie funkcja związana z funkcją logistyczno-dystrybucyjną, troszeczkę w oparciu o przemysłową.

Jeżeli mówimy o funkcji przemysłowej, w tej chwili rozmawiamy z potencjalnymi klientami, jeżeli chodzi o lokalizację na terenie Świnoujścia portu instalacyjno-serwisowego dla przemysłów morskich, dla przemysłu popularnie znanego jako przemysł związany z rozwojem energii wiatrowej. Zgłosił się do nas klient, który na terenie portu chce posadowić fabrykę fundamentów dla wiatraków, mówiąc kolokwialnie, która może mieć horyzont czasowy produkcji od piętnastu do trzydziestu lat. Ostatnio podpisaliśmy stosowne dokumenty o zachowaniu poufności. Takie rozmowy będziemy prowadzić w najbliższych tygodniach, na pewno od stycznia, chociaż myślę, że w grudniu uda się zorganizować jeszcze jedno spotkanie.

Proszę o następny slajd. Tutaj – w bardzo telegraficznym skrócie – jest baza, na której pracują wszystkie polskie porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Jest to ustawa o portach i przystaniach morskich. Mamy ten handicap, że reguły pracy zarządów portów oczywiście są oparte na Kodeksie spółek handlowych, ale generalnie wszystkie ważne rzeczy, które potem są ujęte w naszych statutach, wynikają z ustawy o portach i przystaniach morskich. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. określa przede wszystkim zasady tworzenia podmiotów, nadaje bardzo dużą rangę portom o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, wprowadza bardzo istotną rzecz, jeżeli chodzi o pracę portów.

Otóż do momentu powstania w poszczególnych portach zarządu morskich portów sfera zarządzania była ściśle związana ze sferą eksploatacyjną. Można powiedzieć, że porty były właścicielem tych wszystkich organizmów, które wykonywały bezpośrednie usługi przeładunkowe, składowe oraz manipulacyjne na terenie portu. Ustawą zostało to oddzielone. W tej chwili spółki portowe, które zaczęły powstawać w pierwszej połowie lat 90. ubiegłego wieku, w większości przypadków – mówię, że w większości, dlatego że jeszcze nie wszystkie – zostały sprywatyzowane, choć akurat w Szczecinie i Świnoujściu całość sfery eksploatacyjnej mamy sprywatyzowaną. Są to te organizmy, które bezpośrednio wykonują funkcje przeładunkowe. Są to te tony, na podstawie których jako przedstawiciele zarządów portów mówimy na różnych konferencjach, prezentacjach, że port czy porty polskie np. w roku ubiegłym przeładowały ponad 100 000 tys. ton. Te 100 000 tys. ton zostało przeładowane właśnie przez spółki portowe, operatorskie.

Zarządy portów mają za zadanie zarządzać nieruchomościami i infrastrukturą portową. Te dwa elementy, czyli nieruchomości oraz infrastruktura portowa w porcie, jak też związana z dostępem do portu, stanowią dwa główne źródła przychodów, ponieważ źródłami przychodów zarządów portów są opłaty związane z dzierżawą oraz opłaty portowe, które port ma prawo stanowić i ma prawo pobierać. Jest to bardzo istotny czynnik. Opłaty portowe to głównie opłaty za wejście, wyjście statku, za postój statku przy nabrzeżu, opłaty związane z użytkowaniem infrastruktury oraz za usługi, które port świadczy na rzecz wszystkich podmiotów, które korzystają z jego usług i które są powiązane z infrastrukturą. Na przykład podstawową usługą jest cumowanie statku przy nabrzeżu. To też świadczy zarząd portu dla armatorów. Pobiera za to stosowne opłaty.

Bardzo istotnym czynnikiem jest programowanie, prognozowanie oraz planowanie rozwoju portu. Jest to coś, za co zarząd portu odpowiada. Oczywiście tutaj ściśle współpracujemy obecnie z Ministerstwem Infrastruktury, które zatwierdza wszystkie nasze plany rozwojowe, wszystkie strategie, całą strategię rozwoju portu. Wszystko to, jeżeli chodzi o rozwój portu, jest ściśle korelowane na szczeblu rządowym.

Naszym zadaniem jest także budowa, rozbudowa i utrzymanie oraz modernizacja infrastruktury portowej. Jest też bardzo istotny czynnik, który jest charakterystyczny dla portów Szczecin i Świnoujście, a szczególnie dla portu Świnoujście i portu Gdynia. Te dwa porty w tej chwili nie mają dużych rezerw, a praktycznie w ogóle nie mają rezerw terenowych. Pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu stanowi bardzo istotny element prognozowania, programowania oraz planowania. Każda możliwość pozyskania przede wszystkim w drodze zakupu nieruchomości, które znajdują się w granicach portu, z punktu widzenia rozwoju portu jest czynnikiem czasami wręcz strategicznym. My też jesteśmy tym zainteresowani. Jeżeli pojawia się taka możliwość, korzystamy z zapisanego w ustawie o portach i przystaniach morskich prawa pierwokupu. Tam gdzie tylko jest to możliwe, staramy się pozyskiwać takie nieruchomości, które tylko mogą być wykorzystywane do rozwoju przeładunków.

Oczywiście jest cała gama usług związanych z korzystaniem z infrastruktury, z zapewnieniem dostępu do urządzeń odbiorczych odpadów. Jest to także bardzo istotna rzecz związana oczywiście z ochroną środowiska, za którą my jako zarządy portów jesteśmy odpowiedzialni. Mamy także za zadanie koordynację rozwoju ruchu zarówno na akwatoriach, jak i na terytorium portowym, czyli ruchu statków, kolei, samochodów, oczywiście w granicach zarządów portów. Musimy również dbać o rozwój gospodarczy oraz promowanie tego rozwoju.

O sile portu, jak już mówiłem, stanowią spółki przeładunkowe, spółki operatorskie. Tam gdzie tylko jest to możliwe, tam gdzie pozwalają nam na to nasze zasoby finansowe, staramy się organizować nowe elementy infrastruktury. Staramy się podpisywać stosowne porozumienia inwestycyjne tak, żeby budować, a potem rozliczać to w trakcie eksploatacji, w trakcie umów dzierżawy, które mamy podpisane. Nie mamy bezpośredniego wpływu na liczbę ton, które są w portach przeładowywane. To nie zarząd portu podpisuje umowy na przeładunek ładunków. Musimy przede wszystkim umożliwić tym wszystkim, którzy są zainteresowani prowadzeniem działalności na terenie administrowanym przez zarząd portu, żeby mogli prowadzić takie prace.

Funkcja transportowa zarządu portu w tej chwili została przetransponowana bardziej na funkcję rozwoju aktywności, wielokierunkowej aktywności działań prowadzonych na terenie portów. Wiąże się to szczególnie z funkcjami logistyczno-dystrybucyjnymi oraz funkcjami przemysłowymi, aktywizacji przemysłu tam, gdzie tylko jest to możliwe, czy to na terenie portu, czy to w bezpośrednim sąsiedztwie portu, ale korzystającym z usług portowych.

Oczywiście, jak wspomniał tu już pan minister, port nie może działać bez transportu z obu stron, na przedpolu portu, w morskiej części portu oraz na zapleczu. Wszystkie prace, które są prowadzone na zapleczu, związane z usługami transportu kolejowego, transportu drogowego, transportu śródlądowego, jak też związane z dostępem do portu, kanały portowe, falochrony, cała infrastruktura dostępu, o czym pan dyrektor urzędu morskiego z pewnością dalej państwu powie, jest to coś, bez czego port nie może działać. Jeżeli port ma lokalizację stosowną dla rozwoju jego zasobów, a porty Szczecin i Świnoujście posiadają taką lokalizację, to nie wolno z tego nie skorzystać. Jest to myślenie przestrzenią, wykorzystanie całości renty geograficznej, którą nam udostępniła natura. My musimy ją tylko odpowiednio przekształcić, oczywiście z zachowaniem wszelkich przepisów dotyczących ochrony środowiska. Wszystkie nowe projekty staramy się prowadzić właśnie na tej bazie. Chcemy, żeby porty Szczecin i Świnoujście stawały się coraz bardziej zielonymi portami. Nie ma być to slogan. Chcemy, żeby było to działanie, które będzie można zaobserwować w praktyce.

To tyle tytułem może troszkę przydługiego wstępu, który, myślę, pokaże, gdzie jesteśmy jako zarząd portów Szczecin i Świnoujście. Teraz poproszę pana prezesa Stachiewicza o przedstawienie sytuacji finansowej.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie prezesie, za ten rzeczywiście bardzo krótki, wyczerpujący wstęp. Moment, panowie. Mam tylko prośbę do pana Stachiewicza, żeby rozwinięcie nie było tak długie jak wstęp. Czy jest to możliwe? Proszę bardzo, oddaję panu głos. Bardzo proszę, pan prezes Stachiewicz. Pana prezesa nie słychać. Pan prezes Urbaś był słyszalny, a pan prezes Stachiewicz nie jest słyszalny. Może trzeba nacisnąć guziczek, panie prezesie.

Wiceprezes do spraw ekonomiczno-finansowych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Daniel Stachiewicz:

Dzień dobry. Czy teraz mnie słychać?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dzień dobry, panie prezesie. Już pana słychać. Bardzo proszę.

Wiceprezes do spraw ekonomiczno-finansowych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Daniel Stachiewicz:

Świetnie. Dzień dobry. Nazywam się Daniel Stachiewicz. Przedstawię zagadnienia związane z sytuacją finansową zespołu portów Szczecin i Świnoujście.

Proszę państwa, przygotowaliśmy tylko cztery slajdy, które bardzo krótko przedstawię, zaprezentuję. Zaczniemy od informacji, tła historycznego, jeżeli chodzi o obroty ładunkowe portów Szczecin i Świnoujście, żeby przedstawić państwu tendencję, którą tutaj mamy. Cały czas, tak naprawdę od dziesięciu lat, jest to tendencja wzrostowa. Analizy wyników finansowych nie można przedstawiać w oderwaniu od wielkości obrotów ładunkowych. Jeżeli chodzi o obroty ogółem w portach w okresie wieloletnim, jak państwo widzicie, cały czas mamy trend wzrostowy. Przyznaję, że pomimo epidemii COVID

w 2020 r., jak na początku mówił pan minister, szacujemy, że przeładunki przekroczą 30 000 tys. ton. To, czy zbliżą się do poziomu przeładunków z 2019 r., jeszcze zobaczymy. Na razie, jeżeli chodzi o grudzień 2020 r., jest zbyt wcześnie, żeby to prorokować.

Także w kolejnych latach z uwagi na oczekiwane zakończenie kluczowych dla obydwóch portów inwestycji, takich jak pogłębienie toru wodnego Szczecin – Świnoujście do głębokości 12,5 metra, poprawa dostępu do portów od strony lądowej, rozwój terminala intermodalnego w Świnoujściu, a w dalszej perspektywie budowa głębokowodnego terminala kontenerowego w Świnoujściu, zakładamy dalszy stabilny wzrost przeładunków w obydwóch portach.

Teraz poproszę o kolejny slajd. Na kolejnym slajdzie będziecie państwo mogli zobaczyć strukturę naszych przeładunków w roku 2019. Żeby przyspieszyć tempo naszej prezentacji – nie ma co ukrywać, że port notuje wzrosty przeładunków w obszarze np. zbóż, drewna, gazu na terminalu LNG w Świnoujściu, a także produktów ropopochodnych. Nie ma co jednak ukrywać, że mamy także obszar spadków w takich grupach ładunków jak węgiel, ruda, inne ładunki masowe, drobnica. W naszym porcie, szczególnie w porcie w Szczecinie, w roku 2019 w stosunku do roku 2018 nieznacznie spadł przeładunek kontenerów.

Przechodząc do informacji o przeładunkach, po dziesięciu miesiącach tego roku można powiedzieć, że wyniosły one już ponad 25 700 tys. ton. Oznacza to, że w porównaniu z poprzednim rokiem były niższe o 1000 tys. ton. Widzimy natomiast bardzo dynamicznie rozwijającą się aktywność na terenie naszych portów zarówno w listopadzie, jak i w grudniu. Dlatego odchylenie w stosunku do roku poprzedniego jest minimalizowane pod koniec roku. Jak wcześniej wspominałem, mamy spadek w przeładunkach węgla, rudy i innych towarów masowych. Mamy także nieznaczny spadek przeładunku kontenerów. Natomiast październik był drugim miesiącem z rzędu, w którym w obydwóch portach odnotowano wzrost przeładunków. We wrześniu było to 7,7% in plus rok do roku, w październiku 8,5% in plus rok do roku. Stanowi to dobry prognostyk wykonania przeładunków w całym roku 2020.

Poproszę o następny slajd. Dziękuję. Jeżeli chodzi o przychody spółki, jak wspominał pan prezes, główne źródło przychodów stanowią opłaty wnoszone przez statki, opłaty portowe. Przychody z opłat portowych za 2019 r. wyniosły ponad 78 000 tys. zł. Po dziesięciu miesiącach 2020 r. jest to 63 300 tys. zł. Wiadomo, że wielkość ta cały czas będzie się zwiększała. Kolejną grupę przychodów naszego portu stanowią przychody z tytułu udostępnienia terenów i infrastruktury, wyposażenia technicznego. W 2019 r. wyniosły one 64 700 tys. zł. Po dziesięciu miesiącach tego roku wynoszą 56 500 tys. zł. Kolejna grupa przychodów naszych portów to przychody z opłat terminalowych. W 2019 r. wyniosły one 21 800 tys. zł. Po dziesięciu miesiącach tego roku wynoszą 17 800 tys. zł. Mamy także sporą grupę pozostałych przychodów. Są to przychody ze sprzedaży odpadów, sprzedaży energii cieplnej, energii elektrycznej, wody. Udostępniamy też sieci telekomunikacyjne naszym operatorom. Mamy laboratorium, mamy ochronę portu, mamy portową straż pożarną, która świadczy asysty przeciwpożarowe i usługi fumigacji. Są to inne pozostałe przychody, które porty generują. Podsumowując, łącznie w 2019 r. nasze przychody wyniosły ponad 229 000 tys. zł wobec 213 000 tys. zł w roku 2018. Natomiast teraz, po dziesięciu miesiącach roku 2020, łączne przychody z działalności wynoszą 184 134 tys. zł. Są nieznacznie niższe w stosunku do roku poprzedniego. Odchylenie in minus stanowi 2,5%. Przekładając to na wartości w złotych, jest to 4600 tys. zł.

Ostatnia tabela, którą dla państwa przygotowaliśmy, jest to tabela, która pokazuje wyniki naszej spółki. Dwie pierwsze kolumny pokazują wyniki roku 2018 i roku 2019. Można powiedzieć, że działalność zespołu portów Szczecin i Świnoujście jest działalnością wysoce rentowną. Jak państwo widzicie, zysk netto spółki w roku 2018 to ponad 9500 tys. zł, w roku 2019 ponad 32 700 tys. zł. W tym momencie, po dziesięciu miesiącach roku 2020, spółka wygenerowała zysk netto na poziomie 44 500 tys. zł. Jest to informacja dotycząca rentowności i przychodów spółki.

Odniosę się też do wartości bilansowych, żeby podać państwu skalę wielkości. Otóż suma bilansowa spółki Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście wynosi blisko 1 500 000 tys. zł. Natomiast kapitały spółki w tym momencie wynoszą 1 024 653 tys. zł.

Są to wartości na dzień 31 października 2020 r. Majątek trwały, którym spółka zarządza, którym gospodaruje, na koniec października wynosił 1 135 843 tys. zł.

Jeżeli chodzi o inwestycje, za chwilkę będzie o nich mówił pan prezes Jacek Cichocki. W roku 2020 wykonaliśmy, ponieśliśmy nakłady na inwestycje zarówno w Szczecinie, jak i w Świnoujściu, wydaliśmy kwotę 72 761 tys. zł. Dziękuję bardzo. Przekazuję głos.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Kto następny? Bardzo proszę.

Wiceprezes do spraw rozwoju Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Jacek Cichocki:

Dzień dobry. Moje nazwisko Cichocki. Dzień dobry, panie przewodniczący. Dzień dobry, panie ministrze. Dzień dobry, panowie posłowie. Rozumiem, że też mam spróbować mówić krócej niż pan prezes Urbaś. Więc spróbuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Mówcie panowie dłużej. Pan prezes was oceni. Proszę bardzo.

Wiceprezes do spraw rozwoju Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Jacek Cichocki:

Dobrze. Wezmę to pod uwagę. Czy mogę przedstawić prezentację?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Proszę bardzo.

Wiceprezes do spraw rozwoju Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Jacek Cichocki:

Szanowni państwo, pan prezes Urbaś w swoim wstępie mówił o ustawie o portach i przystaniach morskich. Naszym zadaniem jest rozwój infrastruktury portowej oraz dbanie o nią, jak również planowanie rozwoju. Proszę dalej, będziemy starali się skracać. Jeszcze dalej. Są to rzeczy, które wszystkim w tej Komisji są znane. Chciałbym powiedzieć jedynie kilka słów.

Oprócz inwestycji w infrastrukturę portową, która jest, jak powiedziałem, umiejscowiona w ustawie o portach i przystaniach morskich, jest kilka elementów, w których również bierzemy udział, a które mają związek z dostępem do portów. Żaden port nie może funkcjonować bez prawidłowego dostępu od strony morza i od strony lądu. Wymienię tutaj, że oczywiście chodzi o modernizację toru wodnego Szczecin – Świnoujście. Pan dyrektor Szumny będzie o tym mówił, więc nie będę się na tym zatrzymywał. Jeżeli chodzi o dostęp drogowy i kolejowy, tutaj i miasto ma swoje inwestycje, i Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ma swoje inwestycje, i PKP ma swoje inwestycje, w których bierzemy udział jako w tzw. inwestycjach ostatniej mili. Na przykład w projekcie kolejowym PKP jako współbeneficjent jesteśmy zaangażowani na poziomie 100 000 tys. zł.

Jeżeli chodzi o dostęp od strony lądu, jest to Odrzańska Droga Wodna. Na świecie nie ma portu, który ma dostęp do drogi śródlądowej, której nie powinien wykorzystywać. Niestety, w naszym przypadku nie wykorzystujemy, dlatego że drogi wodnej o odpowiedniej klasie nie ma. Na chwilę zatrzymam się przy Odrze, ponieważ mamy tam dosyć spory udział w pracach. Szanowni państwo, zgodnie z uchwałą rządu z roku 2016 wszelkie prace modernizacyjne na Odrze powinny uwzględniać klasę Va. W ramach planowania rozwoju port zaangażował się w prace koncepcyjne na temat Odrzańskiej Drogi Wodnej. Byłoby to również wypełnienie postanowień AGN, do którego przystąpiliśmy jako kraj. Proszę dalej.

Szanowni państwo, Odra jest podzielona na dwa odcinki i ich połączenia. Postaram się to w miarę szybciutko powiedzieć. Dla portu bardzo istotne jest istnienie Odrzańskiej Drogi Wodnej, dlatego że powoduje to wygenerowanie potencjału przeładunkowego dla naszego portu, jak i dla rozwoju całej zachodniej części naszego kraju. W związku z tym, jak państwo widzą na tym obrazku, przede wszystkim są to połączenia Odry z systemem dróg śródlądowych. Na pomarańczowo – chyba to ten kolor – mamy Kanał Śląski, na czerwono mamy bardzo istotny element, czyli połączenie Odra – Dunaj – Łaba, tzw. DOL. Następnie jest Odra skanalizowana. Ci, którzy są z tego obszaru, wiedzą,

że istnieją tam dwadzieścia cztery progi, odcinki, śluzy, na których odbywa się już żegluga śródlądowa. Niestety, są one w parametrach III klasy. Trzeba doprowadzić do ich modernizacji. Skończyliśmy projekt modernizacji tego odcinka, projekt tego, co trzeba zrobić na progach, na śluzach, żeby osiągnąć klasę Va. Projekt ten jest już zakończony.

Następnie jest Odra swobodnie płynąca do ujścia Nysy i odcinek Odry granicznej. Tam mamy tzw. czystą rzekę. Trzeba by zaplanować na niej kaskadę w podobnym stylu jak na Odrze skanalizowanej. Przypomnę, że na Odrze skanalizowanej budowali ją jeszcze Niemcy. Proszę sobie wyobrazić, że ma ona parametry sprzed mniej więcej stu pięćdziesięciu lat. Myśląc teraz o strategii, musimy myśleć troszeczkę w przód, a nie w tył. W związku z tym dla Odry swobodnie płynącej i granicznej zaplanowaliśmy i wykonaliśmy koncepcję zabudowy hydrotechnicznej Odry, tak żeby osiągnąć klasę Va. Były tutaj zaprzęgnięte zarówno modele matematyczne, jak i obliczenia hydrotechniczne.

W każdym razie zakończyliśmy całą dokumentację dotyczącą Odry. W tej chwili jesteśmy na etapie rozmów na temat sposobu przekazania dokumentacji do Wód Polskich, które razem z Ministerstwem Infrastruktury opracują program rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej, który ma być programem rządowym. Mamy nadzieję, że pójdzie on do realizacji, ponieważ jest to bardzo żywotny element naszego rozwoju. To tyle. Proszę dalej.

Żeby skrócić, o pogłębieniu toru wodnego do Szczecina do głębokości 12,5 metra nie będę tutaj mówił, dlatego że najprawdopodobniej pan dyrektor Szumny najwięcej powie na ten temat.

Nasze projekty inwestycyjne. Jeżeli chodzi o pogłębienie toru do 12,5 metra, będą poprawione parametry toru wodnego pomiędzy Świnoujściem a Szczecinem, ale w związku z tym, jeżeli poprawimy infrastrukturę dostępową jaką jest tor, to musimy poprawić również infrastrukturę portową, dostosować infrastrukturę portową do polepszonego toru wodnego, pogłębionego do głębokości 12,5 metra. W Szczecinie są dwa projekty stowarzyszone z pogłębieniem toru do 12,5 metra. Pierwszy to projekt dotyczący Kanału Dębickiego. Mają go państwo na obrazku. Jest to przebudowa nabrzeża Czeskiego i nabrzeża Słowackiego, poprawa nośności placów do 40 kiloniutonów. Po drugiej stronie jest to poszerzenie kanału, ścięcie Ostrowa Grabowskiego, budowa nowego nabrzeża Norweskiego, a następnie nabrzeża Duńskiego oraz budowa nabrzeża Spółdzielczego. Jest to czołowe nabrzeże od strony południowej. Jesteśmy po fazie projektowej, po przetargach, po pozwoleniach na budowę. Mamy już wykonawcę. W tej chwili roboty już się rozpoczęły. Mamy podpisany kontrakt. Ponieważ wszystko idzie zgodnie z planem, nie będę więcej rozwodził się nad tym projektem. Zakończenie nastąpi w połowie 2023 r. zgodnie z perspektywą unijną.

Drugi projekt związany z pogłębieniem toru do 12,5 metra to w części masowej Basen Kaszubski. Jest to przebudowa nabrzeża Chorzowskiego, nabrzeża Katowickiego, budowa nowego nabrzeża Dąbrowieckiego, załadowienie Basenu Noteckiego, prace pogłębiarskie. Projekt ten również jest już w realizacji. Mówię o realizacji wykonawczej, nie o fazie projektowej. Mamy podpisane umowy z firmą Doraco, która w tej chwili organizuje plac budowy. To tyle w telegraficznym skrócie, jeżeli chodzi o ten projekt.

Jeżeli chodzi o Świnoujście, gdyż przypominam, że są to dwa porty: Szczecin i Świnoujście, pierwszy projekt jest już w realizacji. Zakończy się on na początku 2022 r. Jest to przebudowa terminala promowego do obsługi transportu intermodalnego. Mamy tam do czynienia z taką sytuacją, że stanowiska nr 5 i 6 są połączone w jedno, tak żeby móc przyjmować większe promy. Do tego jest przebudowa placu, załadowienie torowiska, budowa estakady, poprawa infrastruktury w celu poprawienia możliwości przeładunkowych terminala promowego. Projekt ten jest już poza połową realizacji, tak bym to powiedział.

Proszę dalej. Kolejny projekt jest związany z bezpieczeństwem energetycznym. Jest to projekt prowadzony wspólnie z Polskim LNG, a w tej chwili już w zasadzie z Gaz-Systemem, jak państwo wiedzą. Jest to budowa stanowiska do reeksportu. Jednocześnie ma to być stanowisko redundantne do pierwszego, które budowaliśmy w latach 2007–2012. Będzie ono mogło przyjmować takie statki, gazowce, jako pierwsze stanowisko, oznaczone tutaj literką A. Do tego stanowisko to będzie bardziej uniwersalne, dlatego że będzie można dokonywać reeksportu, tankować gazem bunkierki. Umowa też jest już podpisana. Firma Porr realizuje

to w formule „zaprojektuj i zbuduj". Nie prowadzimy sporu. Przetarg, jak mówiłem, prowadziliśmy razem z Polskim LNG. Wszystko jest pod kontrolą, idzie zgodnie z planem.

Kolejny projekt, o którym tylko wspomnę, to projekt na poziomie około 100 000 tys. zł. Jest to przebudowa wszystkich sieci w obydwu naszych portach – sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, deszczowej, energetycznej, jak państwo widzą na obrazku. Jest to dosyć trudny projekt, dlatego że działamy na żywym organizmie. Operatorzy funkcjonują właśnie na tym terenie. Teraz trzeba to wszystko wymienić. W tej chwili właśnie ogłosiliśmy przetarg na wykonawstwo. W zasadzie będą to dwa przetargi, dlatego że podzieliliśmy prace na dwa elementy. W pierwszym albo drugim kwartale przyszłego roku planujemy podpisanie umowy.

Zakup statku pożarniczego. Jak państwo wiedzą, mamy terminal LNG, mamy dwa porty. Kiedy przychodzi gazowiec, to jeden ze statków pożarniczych praktycznie jest unieruchomiony, dlatego że musi być oddany do dyspozycji obsługi przeładunku LNG, a przeładunki te zdarzają się coraz częściej. W związku z tym musieliśmy zapewnić bezpieczeństwo pożarnicze dla dwóch portów. Niektóre jednostki są już wysłużone. Jest to nowa jednostka. Umowa jest podpisana. Czekamy na dostawę. Jest to zakup dofinansowany z pieniędzy unijnych.

To tyle w naprawdę telegraficznym skrócie. Więcej o inwestycjach nie będę mówił. Oczywiście gdyby mieli państwo jakieś pytania, służę. Ponieważ inwestycje są w trakcie realizacji fizycznej – nie projektowej, lecz fizycznej – ponieważ wszystko idzie zgodnie z harmonogramem, nie będę się więcej rozwodził.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że na tym…

Prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Krzysztof Urbaś:

Jeszcze dosłownie dwa słowa. Macie to państwo na slajdach i dostaliście to państwo w naszym opracowaniu. Chcielibyśmy pokazać jeszcze trzy projekty, które będą realizowane prawdopodobnie w latach 2022, 2023 do 2027.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Proszę bardzo.

Prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Krzysztof Urbaś:

Pierwszy temat oczywiście jest bardzo dobrze znany w kraju. Jest to głębokowodny terminal kontenerowy w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. Jest wpisany do ustawy o portach zewnętrznych. W tej chwili jesteśmy na etapie drugiego przetargu, ponieważ w pierwszym przetargu zainteresowanych było dziesięć firm, dziesięć firm wzięło dokumentację przetargową. Wpłynęła jedna oferta, niestety, po terminie. Dlatego też zgodnie z procedurą, którą opracowaliśmy specjalnie dla tego przetargu, musieliśmy… Jesteśmy w trakcie drugiego przetargu. W tej chwili materiały przetargowe pobrało sześć firm. Są to dwie firmy uczestniczące w pierwszym przetargu i cztery firmy nowe. Licząc w ten sposób, można powiedzieć, że około czternastu firm jest zainteresowanych projektem.

Jest to projekt, który zakłada budowę głębokowodnego terminala wykorzystującego możliwości statków mogących wpłynąć na Bałtyk o zanurzeniu eksploatacyjnym 15 metrów. Umożliwi to zawinięcie największych jednostek, które w tej chwili pływają w serwisach okołoziemskich przewożących kontenery. Potencjał przeładunkowy to 2000 tys. TEU, praktyczny potencjał eksploatacyjny to 1500–1600 tys. TEU. Każdy terminal, który chce dobrze pracować, nie powinien przekraczać wykorzystania potencjału maksymalnego w 70–75%. Stąd takie wartości. Jednorazowo będzie mógł przyjmować dwie jednostki oceaniczne i jednostkę feederową, dowozową w relacjach bałtyckich. Myślę, że terminal ten pozwoli przejąć dużą część ładunków z portów ARAH, z portów Morza Północnego. O samym porcie w Hamburgu możemy powiedzieć, że jeżeli chodzi o Europę Środkową, Europę Centralną, cały czas dostarcza około 1500 tys. TEU rocznie. Do samej Polski w eksporcie i imporcie dostarcza 600 tys. TEU. Oczywiście nie wszystko to jest dostarczane do Polski morzem. Morzem jest dostarczane do Hamburga, a dalej liniami kolejowymi. Pozostałe 900 tys. TUE stanowią dostawy do Czech, Słowacji, Austrii, Węgier, Szwajcarii.

Przed rokiem 1989 historycznie były to tereny państwa, które wykorzystywały polskie porty, jeżeli chodzi o tranzyt. Po 1989 r., po wprowadzeniu wolnego rynku, otwartego

rynku, znaczącą część przejęły porty ARAH, czyli Amsterdam, Rotterdam, Antwerpia, Hamburg, tylko z tego tytułu, że polskie porty nie posiadały stosownej infrastruktury. Pierwszym elementem nowej infrastruktury, która w tej chwili pozwala na przyjmowanie wszystkich jednostek w handlu globalnym, okołoziemskim, był terminal głębokowodny w Gdańsku. Terminal ten jest rozbudowywany. Gdynia posiada dwa terminale w porcie wewnętrznym. Też to planuje.

Chcemy wykorzystać lokalizację Świnoujścia jako portu mogącego obsługiwać nie tylko polskie zaplecze, ale przede wszystkim mogącego powrócić do obsługi zaplecza tranzytowego oraz mogącego wykorzystać zaplecze leżące po stronie niemieckiej. W tej chwili prowadzimy już badania rynku. Mamy nawet nawiązaną korespondencję z przedstawicielami różnych agend i uczelni na terenie Niemiec. Ostatnio dostaliśmy bardzo dla nas pozytywny list z Berlina, który podkreśla lokalizację Świnoujścia, bliskość Świnoujścia dla rynku niemieckiego, przede wszystkim dla okręgu berlińskiego, jak też możliwości związane z wykorzystaniem Odry wspólnie przez armatorów śródlądowych polskich i niemieckich.

To tyle, jeżeli chodzi akurat o ten terminal. Może jeszcze powiem, że koszt terminala będzie wynosił około 3 600 000 tys. zł. Zostanie on sfinansowany, zaprojektowany, zbudowany oraz będzie obsługiwany przez partnerów, partnera, którego w tej chwili poszukujemy w drodze przetargu.

To, co państwo widzą w tej chwili, bardzo roboczo nazwaliśmy głębokowodnym terminalem przeładunkowym w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. Chciałbym powiedzieć, że w ogóle musimy zmienić postrzeganie Świnoujścia. Świnoujście do tej pory jest postrzegane jako jeden port, a są to dwa porty. Teoretycznie one już działają. Jest port wewnętrzny, tradycyjny port świnoujski, który ma terminal promowy oraz terminal masowy. Jest też port zewnętrzny. Jego pierwszym elementem jest działający przez ostatnie pięć lat terminal LNG. Następnie jest będący w trakcie bardzo szczegółowo przez nas dopracowywanej koncepcji terminal kontenerowy oraz to, co naszym zdaniem powinno się tu znaleźć, czyli uniwersalny głębokowodny terminal przeładunkowy w porcie zewnętrznym. Naszym zdaniem tak powinien wyglądać port zewnętrzny w Świnoujściu. Terminal uniwersalny, pokazany na rysunku najbardziej na wschód, jest to rzecz bardzo nowa. Opracowaliśmy tę koncepcję jako zarząd. Pierwsza koncepcja została ukończona we wrześniu tego roku. Prace rozpoczęliśmy w czerwcu po zakończeniu prac związanych z terminalem kontenerowym. Parametry są podobne, jeżeli chodzi o samo molo, o sam pirs.

Chcemy, żeby terminal docelowo przejął funkcje, które dzisiaj spełnia terminal masowy w Świnoujściu, żeby tereny te stały się terenami czystymi, czystym portem, zielonym portem. Chodzi o tereny dzisiejszej obsługi rudy, węgla, koksu, które są uciążliwe, szczególnie dla uzdrowiskowej części Świnoujścia leżącej na wyspie Uznam, na lewym brzegu rzeki. To wszystko chcemy przenieść na otwarte morze, żeby nie było wpływu pylenia, jakichś zapachów, które być może nieszczególnie świadczą o uzdrowisku, które jest po drugiej stronie rzeki. Można sobie wyobrazić różę wiatrów. Wiatry, które wieją w tym regionie, są to wiatry zachodnie lub południowo-zachodnie. Wobec tego całość złej atmosfery byłaby przenoszona nad otwarte morze, nie wpływałaby bezpośrednio na dzielnice mieszkaniowe oraz dzielnice uzdrowiskowe. Chcemy, żeby był tam czysty, zielony port jako zaplecze przede wszystkim terminala kontenerowego, centrum logistyczne wszystkich usług logistyczno-dystrybucyjnych, które są związane z obsługą kontenerów oraz ładunków zjednostkowanych, ładunków o charakterze uniwersalnym.

Ostatni slajd, który chcieliśmy pokazać, to jest to, o czym wstępnie powiedział już pan prezes Cichocki, a mianowicie rejon Kanału Dębickiego, który będzie poszerzony do 200 metrów. Zanurzenie będzie wynosiło 12,5 metra. Jest to wizualizacja zachodniej części Ostrowa Grabowskiego w Szczecinie. Nie jest powiedziane, że tak będzie to wyglądać, dlatego że materiał ten powstał około dwóch miesięcy temu, w październiku. Już po październiku mieliśmy wizyty potencjalnych inwestorów, którzy chcieliby budować na tym terenie inną infrastrukturę, suprastrukturę, która byłaby wykorzystywana do innych grup ładunkowych.

Tutaj jest wizja pokazująca śródlądowy terminal kontenerowy. Jest to symbioza pomiędzy Szczecinem a Świnoujściem, która mogłaby zaistnieć trochę na wzór Rotter-

damu i Duisburga. Duisburg to największy port śródlądowy w Europie. Przeładowuje 150 000 tys. ton ładunków. Jest to bezpośrednie zaplecze portu Rotterdam. W ubiegłym roku podpisaliśmy umowę o współpracy właśnie z portem Rotterdam w dziedzinie rozwoju żeglugi śródlądowej i żeglugi bliskiego zasięgu. Holandia jest niekwestionowanym liderem, jeżeli chodzi o żeglugę śródlądową. Od ponad pięciuset lat wykorzystywane są tam te elementy, które dzisiaj są tylko rozwijane i modernizowane. Taka jest wizja. Tutaj oczywiście pokazujemy kontenery w północnej części terminala, ładunki związane z transportem samochodów osobowych. Mieliśmy także wizyty zainteresowanych potencjalnych gestorów ładunków. Mamy nadzieję, że zachodnia część Ostrowa Grabowskiego w Szczecinie w najbliższych latach tak będzie wyglądać.

W tej chwili, o czym zapewne powiedzą nasi partnerzy z PKP, jest bardzo ciekawa inwestycja związana z dostępem kolejowym do portu. W tej chwili pokazane są trzy nabrzeża. Pierwsze, idąc od strony basenu, od strony południowej, które dzisiaj działa, to nabrzeże Fińskie. Następne w kolejności będzie nabrzeże Norweskie. Prawdopodobnie będzie się nazywało nabrzeżem Duńskim. Co ciekawe, na długości całego terminalu do kontenerów już w ten chwili budowane są dwa tory kolejowe. Jest to bardzo istotne z punktu widzenia obsługi portu, ponieważ będą tam wtaczane pociągi trasowe. Pociągi nie będą musiałby być rozkuplowywane, jak to się kolokwialnie mówi wśród obsługi wagonów w porcie. Pociągi będą wtaczane elektrowozami trasowymi na teren terminala, rozładowywane i załadowywane bądź w relacji odwrotnej. Wtedy bez konieczności rozformowywania będą mogły być wysyłane dalej na teren zaplecza.

O Odrze nie będę już mówił, dlatego że pan prezes Cichocki wszystko powiedział. W zasadzie to wszystko, co przygotowaliśmy dla państwa.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Zgłosił się pan poseł przewodniczący Arkadiusz Marchewka. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Panie przewodniczący, czy mógłbym prosić o oddanie głosu jeszcze panu dyrektorowi Szumnemu z urzędu morskiego w sprawie realizacji toru żeglugowego o głębokości 12,5 metra?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Proszę bardzo, mamy czas. Ale to jest w następnym punkcie, jak mi podpowiada sekretariat. Otwieram dyskusję. Pan poseł Marchewka, następnie pan poseł Wieczorek.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Dzień dobry, panowie. Nawiązując do tego, co zostało przedstawione w kontekście propozycji, działań rozwojowych w zespole portów morskich Szczecin i Świnoujście, chciałbym poprosić o uzupełnienie tych informacji o kilka kwestii.

Pierwsza, paląca kwestia, którą doskonale zna pan minister Gróbarczyk, dotyczy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia. Jej siedziba w Świnoujściu jest ulokowana w granicach portu morskiego. Obecny zarząd stoczni przy klepnięciu tego przez pana ministra podjął decyzję o likwidacji części świnoujskiej, co zresztą jako Komisja uważamy za działanie złe, z którego zarząd i ministerstwo powinny się jak najszybciej wycofać. Wiemy, że prawo do pierwokupu tego terenu ma zarząd morskich portów. Według informacji, oczywiście nieoficjalnych, które słyszymy między innymi od ludzi ze środowiska gospodarki morskiej, właśnie port rzekomo ma skorzystać z prawa pierwokupu. Chciałbym zapytać pana prezesa Urbasia. Panie prezesie, czy prawdą jest, że port skorzysta z oferty pierwokupu? Jeżeli tak, to jaki jest plan wobec tego terenu? Czy teren ten w ogóle portowi jest potrzebny? Czy widział pan, panie prezesie, jakiś operat szacunkowy, który potwierdzałby, że kwota 58 000 tys. zł za ten teren jest kwotą odpowiednią? Chciałbym poprosić o przedstawienie informacji na ten temat, a jednocześnie o odpowiedź na pytanie, z jakich środków ewentualnie zakup ten zostanie zrealizowany. To po pierwsze.

Druga kwestia dotyczy terminala planowanego do budowy na Warszowie w Świnoujściu. Interesuję mnie dwie konkretne kwestie. Wiem, że chyba w ubiegłym tygodniu,

przynajmniej kilka czy kilkanaście dni temu, został ogłoszony przetarg na podmiot, który wybuduje terminal, a jednocześnie będzie jego operatorem. Jest to już drugi konkurs. Chciałbym zapytać, czy mniej więcej po rozpoznaniu sytuacji rynkowej jesteście panowie w stanie powiedzieć, ile podmiotów jest zainteresowanych realizacją tego przedsięwzięcia. To po pierwsze. Po drugie – czy są jakieś aktualizacje dotyczące wartości tej inwestycji? Po trzecie, ważna kwestia dla mieszkańców Świnoujścia, zwłaszcza dla tych, którzy mieszkają w tej części Warszowa. Mieszkańcy, przedstawiciele społeczności lokalnej wielokrotnie mówili, po prostu mieli obawy co do tej inwestycji. Była także mowa o pewnym zrekompensowaniu, wsparciu inwestycji, które są ważne dla samorządu Świnoujścia. Chciałbym powiedzieć jasno, że jestem zwolennikiem budowy portu, dlatego że uważam, iż jest to szansa na rozwój gospodarczy. Jak wiemy, jedno miejsce pracy stworzone w porcie generuje kolejne w sektorze morskim, a te pewnie generują kolejne. Chciałbym to podkreślić. Czy w takim razie zarząd portu, jako odpowiedzialny za realizację inwestycji, prowadzi rozmowy z samorządem Świnoujścia w kontekście realizacji właśnie tych inwestycji, które są ważne dla mieszkańców, które były zgłaszane? Wiem, że takie postulaty pojawiały się w przygotowanych przez port dokumentach dotyczących właśnie współpracy na rzecz realizacji inwestycji lokalnych, które służyłyby mieszkańcom jako pewnego rodzaju rekompensata przy budowie wielkiej inwestycji, która bez wątpienia będzie miała wpływ na to, co się będzie działo w tej części miasta.

Podsumowując interesują mnie trzy zasadnicze kwestie, a mianowicie teren stoczni Gryfia w Świnoujściu oraz decyzja, jaka zostanie podjęta przez zarząd portu, po drugie – podmioty, które mogą być zainteresowane realizacją terminala, oraz wartość tej inwestycji, po trzecie – realizacja inicjatyw, projektów, inwestycji, które będą służyć mieszkańcom jako pewnego rodzaju rekompensata. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję panu posłowi Arkadiuszowi. Bardzo proszę pana posła Dariusza.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Panie przewodniczący, panie ministrze, panowie prezesi, dwa czy trzy pytania, które zadał mój przedmówca, spowodowały, że nie będę zadawał tych samych pytań. Dziękuję za prezentację. Przyznam szczerze, że to bardzo dobra informacja, że te wszystkie inwestycje się toczą – widzieliśmy się z panem prezesem chyba w zeszłym roku – że pomimo sytuacji pandemicznej są kontynuowane. To akurat jest dobra informacja. Nie ma co do tego żadnej wątpliwości.

Interesuje mnie natomiast kwestia dotycząca rachunku ekonomicznego. W materiałach, które państwo przedstawialiście, nie było podziału na port Świnoujście i port Szczecin, jeżeli chodzi o przeładunki. Chciałbym zatem usłyszeć krótką informację, jaka jest tendencja od 2018 r. Czy spadki są większe w Świnoujściu czy w Szczecinie? Druga rzecz. Biorąc pod uwagę pogłębianie toru do 12,5 metra, pewnie prognozujecie, jakie będzie zwiększenie ilości przeładunków po procesie inwestycyjnym, po pogłębieniu toru. Będą bowiem mogły wpływać statki o większej głębokości. Pewnie prognozujecie, jaki będzie wzrost przeładunków, jeżeli chodzi o Szczecin. Byłbym zainteresowany rzędem wielkości, jeżeli pan prezes mógłby o tym powiedzieć.

Trzecia rzecz to kwestia sytuacji dzierżawców na terenie portu. Pan prezes powiedział, jaka jest formuła. Jak wiadomo, wynika to z ustawy. Mówiąc krótko, jesteście zarządcą, nie prowadzicie wprost działalności gospodarczej, natomiast dzierżawicie. Jeżeli chodzi o przeładunki, ponieważ sami nie przeładowujecie, kluczem są podmioty, które funkcjonują na terenie portu. Chodzi o stworzenie im dobrych warunków. Był moment kryzysowy, jeżeli chodzi o firmę Bulk Cargo. Możemy sobie mówić po nazwach o tych firmach, ponieważ wiemy, jakie firmy tam funkcjonują. Była wtedy dyskutowana kwestia podpisania umów na trzydzieści lat. W trakcie tej dyskusji była mowa, że z innymi firmami będą podpisywane podobne umowy. Jest więc pytanie – czy kwestie dotyczące dzierżaw zostały już uregulowane? Czy długoterminowe umowy przynajmniej z dużymi partnerami zostały już podpisane?

Kolejna rzecz to pojawiająca się w informacji kwestia malejącej liczby barek obsługiwanych w porcie. Moje pytanie jest następujące. Pewnie wynika to również z inwestycji

dotyczącej Odrzańskiej Drogi Wodnej. Jak natomiast to oceniacie? Jak w ogóle wygląda flota, jeżeli chodzi o przedsiębiorstwa, które dysponują barkami? Pewnie tutaj także pojawia się jakiś problem, a wiadomo, że szczególnie dla Szczecina byłaby to bardzo istotna ilość towarów, którą można by dostarczać barkami w głąb, na południe naszego kraju.

I ostatnia kwestia. W Sejmie w ramach innych komisji dyskutujemy o kwestiach związanych z przeładunkiem węgla. Jest pytanie, jak to oceniacie, ponieważ w tym zakresie jest bardzo duży spadek. Zresztą w ostatnich latach węgla chyba za dużo się nie przeładowywało, jeżeli chodzi o nasze porty Szczecin i Świnoujście. Jest pytanie, jeżeli chodzi o węgiel. Jak oceniacie ten rynek w kontekście tego, co dzieje się w Europie i co dzieje się u nas? Czy w tym zakresie jako port strategicznie planujecie jakieś inwestycje? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo panu posłowi Wieczorkowi. Bardzo proszę pana posła Rzepę.

Poseł Jarosław Rzepa (KP) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, panowie posłowie, panie posłanki, panowie prezesi, z dużym zadowoleniem odebrałem tak kompleksową informację na temat toczących się inwestycji. Szczerze mówiąc, jedyne, co mogę powiedzieć, to to, że trzymam kciuki, żebyście państwo zrealizowali to w terminach, żebyście za to wszystko więcej nie zapłacili. Moi przedmówcy już zadali pytania, których nie będę powtarzał.

W kontekście budowy w przyszłości terminala kontenerowego chciałbym zapytać o jedną rzecz. Czy w całej tej inwestycji uwzględnialiście państwo również modernizację linii kolejowej Wysoka Kamieńska – Worowo jako drogi, którą w przyszłości ewentualnie będzie można wozić kontenery, a nie tylko drogą Szczecin – Świnoujście, jeżeli chodzi o kolej?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Mamy to w drugim punkcie.

Poseł Jarosław Rzepa (KP) – spoza składu Komisji:

Jest to jedno pytanie. Szczerze mówiąc, jeżeli chodzi o Odrzańską Drogę Wodną, to koncepcja tak. Natomiast, panie ministrze, być może warto byłoby powierzyć to zadanie tak sprawnie działającym dzisiaj podmiotom, które realizują wskazane inwestycje, ponieważ zastanawiam się, czy Wody Polskie gwarantują nam właściwą i terminową realizację tego zamierzenia, które ze wszech miar jest bardzo słuszne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Bardzo proszę pana przewodniczącego Artura Szałabawkę.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, panowie posłowie, panie posłanki, panowie prezesi, mamy tutaj do czynienia, co naturalnie zaraz zostanie dopowiedziane… Szkoda, że wątek dotyczący kolei nie został jednak poruszony, dlatego że jeżeli chodzi o działalność portu, mamy do czynienia z naczyniami połączonymi. Nieodłączne są tutaj inwestycje kolejowe, które jak na skalę polską, można powiedzieć, są potężne na terenie okołoportowym.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

To jest w punkcie drugim.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Tak, tak, ale było pytanie. Można było od razu połączyć to w całość. Naturalnie będzie to zaraz wyjaśnione. Nieodzowną rzeczą jest także droga wodna. Natomiast to, co się dzieje tu i teraz, myślę, że jest to także forma rozmów z mieszkańcami chociażby osiedla Warszów, ale też okolicznych miejscowości wokół Świnoujścia. Przy temacie budowy zewnętrznego terminala kontenerowego, tzw. zielonego portu, trzeba jednak wziąć pod uwagę – czy pan minister bierze pod uwagę? – dotychczasowe inwestycje, które mieszkańcom zmieniły całe życie. Budowa tunelu, przeprawy tunelowej Szczecin – Świnouj-

ście, budowa S3, zamknięcie ostatniego odcinka, który został już rozpoczęty, Świnoujście – Troszyn, zamknięcie i dokonanie inwestycji dotyczącej dwupasmówki od Świnoujścia do granicy na południu z Czechami są to rzeczy, które były i są poruszane w negocjacjach z mieszkańcami Warszowa w momencie, kiedy inwestycje te powstawały. Teraz mamy inwestycje, które już są w toku. Są to inwestycje, które ułatwią życie mieszkańcom Warszowa. Jeżeli chodzi o wytłumaczenie, na czym będzie polegał port zewnętrzny oraz jego mniejsza uciążliwość, myślę, że tego typu wnioski powinny być dla mieszkańców wystarczające. Myślę, że jest prośba do nas, wszystkich polityków. W tym temacie, gdzie mamy do czynienia… Jest to jedna z niewielu Komisji, w ramach której możemy być zgodni, że inwestycje w porty, inwestycje w nasze porty Szczecin i Świnoujście są inwestycjami potężnymi, które do tej pory nie miały miejsca. Tylko trzymać kciuki. Myślę, że jest to bardzo dobry moment na to, żebyśmy też jako politycy z tego regionu nie powodowali napięć społecznych, których nie ma. Czasami politycy po prostu je wywołują. Jest to niepotrzebna rzecz.

Ostatnie pytanie. Nie wszyscy rozumieją – a ja chciałbym dowiedzieć się od pana ministra – zwiększone przychody w portach Szczecin i Świnoujście, zwiększone tonaże przeładunkowe. Są zwiększone, mając na względzie, że zmniejszyła się masówka węgla, rudy żelaza, drobnica. Można zatem powiedzieć, że zwiększone obroty i wpływy są jeszcze większe. Czy obniżają one przychody Gdańska i Gdyni? Czy odbywa się to na tej zasadzie, że Gdańsk i Gdynia przez Szczecin i Świnoujście mają mniejsze obroty, czy też odbywa się to tak, że i porty Gdańsk i Gdynia mają zwiększone obroty, i porty Szczecin i Świnoujście mają zwiększone obroty i przychody względem lat poprzednich? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi. Niech pan minister wyznaczy odpowiadających ewentualnie sam odpowie. Tylko proszę krótko, dlatego że mamy jeszcze dwa punkty.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Panie przewodniczący, odniosę się do kilku kwestii, co do reszty poproszę o szczegółowe odpowiedzi pana prezesa Urbasia. Oczywiście, jeżeli chodzi o pytanie, które zadał pan przewodniczący Szałabawka, czy odbywa się to kosztem, to nie odbywa się to kosztem. Jak już powiedziałem, od 2014 r. porty podwoiły przeładunki. Oczywiście największe wzrosty są w Gdańsku, natomiast Gdynia także zwiększyła swoje przeładunki. Jak widzieliśmy, Szczecin i Świnoujście w ostatnich latach też podniósł swoje przeładunki o blisko 5000 tys. ton. Wszystko to idzie liniowo w stosunku do poszczególnych portów.

Oczywiście w dwóch słowach odniosę się do pytania pana przewodniczącego Marchewki, który mówił o stoczni świnoujskiej. Pewnie jeszcze wiele posiedzeń Komisji będzie temu poświęconych, nie mówiąc już o całej akcji, z której pan przewodniczący jest znany.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Może posiedzeń komisji śledczych.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Chciałbym natomiast powiedzieć tylko jedno. Panie pośle, to pana rząd, Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego, w roku 2013 przy sprzeciwie wszystkich partii opozycyjnych, społeczności lokalnej, miasta Świnoujście oraz samej stoczni wykonał działanie w postaci połączenia stoczni świnoujskiej z Gryfią. Wszyscy wskazywaliśmy, że wcześniej czy później doprowadzi to do upadku stoczni. Stocznia miała szansę funkcjonować. Dzisiaj nie tworzylibyśmy żadnych rozwiązań, które dzisiaj w tak dramatyczny sposób przekładają się na ratowanie przemysłu stoczniowego w Szczecinie poprzez ten zabieg, dlatego że stocznia operowała w obszarze pewnej grupy statków i była niezadłużona. Połączenie stoczni spowodowało w roku 2013 katastrofalne zadłużenie całego majątku stoczni. W rezultacie dzisiaj, dodatkowo w sytuacji pandemii i załamania się rynku stoczniowego, stoimy na skraju, stoimy w sytuacji, kiedy musimy rozwiązać problem w zakresie ratowania przemysłu stoczniowego w Szczecinie.

Dla nas jest rzeczą oczywistą, że po tym, co dzisiaj przedstawił pan prezes Urbaś – zresztą to nie są dane nieznane, są powszechnie dostępne – porty, ekonomika portów wygląda bardzo dobrze. Porty rozwijają się w sposób wzorcowy. Nawet pandemia nie zahamowała rozwoju. Dzisiaj jedynym racjonalnym rozwiązaniem, żeby ratować sytuację z 2013 r., żeby ratować przede wszystkim przemysł morski i odwrócić błędne decyzje – sami państwo z Platformy Obywatelskiej mówiliście, że są błędne – jest po prostu przekształcenie tego terenu w port i rozpoczęcie przeładunków, dlatego że to rokuje rozwój i utrzymanie, a właściwie, o czym jestem przekonany, wzrost miejsc pracy, które w tym momencie są dla nas niezwykle istotne. W świetle likwidacji przemysłu stoczniowego w 2008 r. to tak, jakby pan poseł Marchewka przebrał się w komżę i ogonem na mszę dzwonił. Myślę, że dołączanie dzisiaj tego tematu do rozwoju portów nie powinno być elementem propagandowym, dlatego że wszystkie stocznie na świecie w najbliższym czasie będą miały ogromny problem.

Oczywiście w kwestii żeglugi śródlądowej, o czym mówił pan przewodniczący Rzepa, poddając pod krytykę Wody Polskie, chciałbym tylko przypomnieć panu posłowi, że to, niestety, pana rząd na odchodne w 2015 r. podpisał umowę dotyczącą Odry granicznej, zakładającą, że nie można prowadzić inwestycji, które spowodują doprowadzenie do IV klasy żeglowności. Zabetonowaliście umowę w III klasie żeglowności. W ten sposób skutecznie wyłączyliście nas ze środków unijnych, dlatego że wyłącznie IV, a według nowej terminologii Va klasa żeglowności w ramach rewizji TNT dopuszcza nas do wejścia w środki unijne i w ten sposób do realizacji inwestycji. Chciałbym pana zapewnić, panie pośle, że właśnie w tym momencie Wody Polskie rozpoczynają inwestycję podniesienia mostu w Podjuchach, mostu kolejowego, co spowoduje udrożnienie do klasy Va odcinka Odry, tak jak już wspomniałem, do Szczecina w połączeniu z drogami śródlądowymi ze strony niemieckiej.

Jeżeli chodzi o ostatnie pytanie, to oczywiście, że wszelkiego rodzaju negocjacje w ramach nowych inwestycji są omawiane lokalnie. Chciałbym także państwu przypomnieć, że to przecież słynny pan prezes Rapciak podczas budowy terminala kontenerowego złamał wszystkie uzgodnienia związane ze Świnoujściem, z Warszowem. Był on państwa, Platformy Obywatelskiej i niestety Polskiego Stronnictwa Ludowego, przedstawicielem tej firmy. Złamał wszystkie umowy, nie dotrzymał zobowiązań, które złożył społeczności lokalnej, przede wszystkim społeczności Warszowa. Tylko z tego tytułu mamy problemy, jeżeli chodzi o niepewność inwestycyjną i zapewnienie wszelkich zabezpieczeń dla ludności. Wraz z panem prezesem Urbasiem wielokrotnie spotykałem się z przedstawicielami lokalnych społeczności, z panem prezydentem Żmurkiewiczem. Zapewniliśmy, że element ten będzie ujęty w umowie z operatorem, który podpisze umowę na budowę terminala kontenerowego, który zabezpieczy potrzeby, inwestycje potrzebne na Warszowie, żeby nie było to uciążliwe, a przede wszystkim przyniosło społeczności lokalnej benefity. Dziękuję.

W takim razie poproszę o przekazanie głosu panu prezesowi Urbasiowi.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Krzysztof Urbaś:

Starałem się zapisać wszystko, całą gamę pytań. Jeżeli o czymś zapomnę, bardzo proszę o przypomnienie, dlatego że rzeczywiście było ich dużo. Wiem, że stocznia Gryfia w relacji port – stocznia wzbudza bardzo duże emocje. W prasie szczecińskiej i na stronach internetowych naczytałem się bardzo dużo, co zamierzamy zrobić ze stocznią. Już ją kupiliśmy i prawie jeszcze raz sprzedaliśmy. Jeżeli patrzy się na to wszystko, jest to trochę niepotrzebne podgrzewanie atmosfery, która i tak nie jest atmosferą chłodną, ale raczej gorącą. Nie jestem ze Szczecina, ale mieszkam w Szczecinie. Niedługo minie cztery lata. Staram się bardzo intensywnie korzystać z informacji, dlatego że chcę poczuć się częścią tego społeczeństwa. Duża część mnie zaakceptowała, chociaż chyba jeszcze nie wszyscy, ale z tym też daję sobie jakoś radę.

Powiem tak. Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie. Ustawa o portach i przystaniach morskich – mam ją ze sobą, wobec czego zdążyłem

sobie to wynotować – w art. 4 w odniesieniu do nieruchomości położonych w granicach portów zastrzega prawo pierwokupu na rzecz podmiotu zarządzającego portem, w tym przypadku prawo pierwokupu na rzecz spółki, którą reprezentujemy jako zarząd, czyli Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Praktyka wygląda w ten sposób. Teraz powiem, jak wygląda praktyka.

Praktycznie raz, dwa razy w miesiącu zgłaszają się do nas różne podmioty z wnioskiem o skorzystanie lub nie z prawa pierwokupu. Każda transakcja dotycząca nieruchomości położonej w granicach portu powinna i musi być poprzedzona zawiadomieniem podmiotu zarządzającego, czyli nas jako spółki, o zamiarze dokonania zbycia nieruchomości celem skorzystania przez nas z prawa pierwokupu. W tym momencie strony, które chcą dokonać transakcji zbycia nieruchomości, czyli sprzedający i kupujący, zawierają umowę warunkową u notariusza. Akt notarialny jest dostarczany spółce, czyli nam. Dopiero od tego momentu biegnie termin skorzystania z prawa pierwokupu. Na skorzystanie lub nie z prawa pierwokupu mamy sześć miesięcy. Jest to okres, który udostępnił nam ustawodawca. Możemy skorzystać z prawa pierwokupu. Może być też tak, że jeżeli my nie skorzystamy z prawa pierwokupu, to zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich z prawa pierwokupu może skorzystać Skarb Państwa, tylko że Skarb Państwa nie ma już dodatkowego okresu. Dla zarządu portu i dla Skarbu Państwa okres ten wynosi sześć miesięcy.

Teraz, co najistotniejsze, uprawniony do prawa pierwokupu jest związany warunkami ustalonymi przez strony, nie ma możliwości ich zmodyfikowania. Oczywiście może tu być dyskusja na temat tego, czy cena za dany teren odpowiada czy nie jakiemuś uznawanemu przez niektóre strony poziomowi wartości, ale wartość, która jest zawarta w umowie notarialnej, z którą zgłasza się do nas ten, który chce zbyć nieruchomość, stanowi cenę rynkową. Tak jest uznawane. Jeszcze raz powtarzam, że warunki są ustalone przez strony, przez zbywającego i chcącego nabyć. Jako zarząd portu nie mamy możliwości ich modyfikowania. Tam nie ma już negocjacji. Negocjacje są pomiędzy sprzedającym a kupującym. My jedynie możemy skorzystać lub nie z dokumentu, aktu notarialnego, który otrzymamy. Mamy na to sześć miesięcy. Przeprowadzenie transakcji bez zapewnienia skorzystania z prawa pierwokupu skutkuje tym, że taka umowa z mocy prawa jest nieważna.

Było pytanie, czy cena, która w tej chwili jest wystawiona do przetargu, jest ceną rynkową. Nie jestem w stanie odpowiedzieć państwu na to pytanie, dlatego że nie wiem, czy rynek zaakceptuje taką cenę czy nie. Nie wypowiadamy się na ten temat, ponieważ nie startujemy w przetargu. W przetargu, który jest ogłoszony, na pewno nie wystartujemy. Przynajmniej na dzisiaj mogę państwu przedstawić takie oświadczenie zarządu. Zarząd dyskutował na ten temat. Stwierdziliśmy, że nie weźmiemy udziału w przetargu. To wszystko, co na dzisiaj mamy do powiedzenia na temat Gryfii.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

A czy pana zdaniem teren ten portowi jest potrzeby? Czy jest potrzebny zarządowi portów, który administruje tymi terenami? Po prostu – czy jest wam potrzebny?

Prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Krzysztof Urbaś:

A to jest całkiem inne pytanie, szanowny panie pośle.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Takie zadawałem.

Prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Krzysztof Urbaś:

Każdy dostęp do wody, mówiąc kolokwialnie, oczywiście leżący w granicach portu – a nawet nieleżący w granicach portu, gdyby był nam potrzebny, to staralibyśmy się o niego – jest portowi potrzebny. Zresztą wynika to… Jest to bardzo ważny zapis ustawy o portach i przystaniach morskich. W ustawie o portach i przystaniach morskich… Zacząłem od ustawy, ponieważ z niej wszystko wynika. Ustawa stanowi, powiedzmy, naszą biblię. Zarządy portów mają tę wartość, że działają na bazie ustawy sejmowej, którą państwo jako Sejm uchwaliliście, państwa poprzednicy, w 1996 r. Podkreśla to, jak

ważne dla gospodarki narodowej są porty. Działają na bazie ustawy, *lex specialis*, ustawy o portach i przystaniach morskich.

Jeżeli chodzi o wspomniane tereny, nie patrząc na to, czy właścicielem jest stocznia Gryfia czy jakieś inne przedsiębiorstwo, to gdyby te tereny, jak również tereny sąsiadujące, które również cieszą się naszym zainteresowaniem, były możliwe do pozyskania, mogę powiedzieć, że gdybyśmy drogą sprzedaży i kupna czy jakąkolwiek inną weszli w ich posiadanie, mamy pomysł, wiedzielibyśmy, co zrobić na tych terenach. Jak mówiłem na samym początku, cierpimy na brak wolnych terenów w porcie w Świnoujściu. W tej chwili nie mamy dostępnych terenów, na których możemy prowadzić działalność portową. Stąd robimy to samo, co robi większość portów, które mają tylko takie możliwości, czyli po prostu wychodzimy w morze.

Państwo pewnie nie orientujecie się tak dobrze jak my, jak ja, ale jest to mój zawód, więc muszę się orientować. Otóż port Helsinki na początku XXI wieku całkowicie przeniósł działalność z Helsinek do portu w Laajasalo, trzydzieści kilometrów na północny wschód od Helsinek. Przeniósł wszystkie działalności portowe poza działalnością promową i działalnością związaną z żeglugą wycieczkową przede wszystkim dlatego, żeby uwolnić miasto od uciążliwości. Wszyscy to wiedzą, że port powoduje pewne uciążliwości, jeżeli chodzi o sąsiadujące z nim dzielnice mieszkaniowe, ale np. w Gdyni, jak państwo wiecie, terminal graniczy przez ulicę z dzielnicą mieszkaniową. Bałtycki Terminal Kontenerowy graniczy od trzydziestu lat. Wokół terminalu powstają nowe dzielnice, ludzie tam kupują. Obecnie w Gdyni na placu Kaszubskim powstał dwudziestokilkupiętrowy budynek o bardzo potężnej kubaturze w bezpośrednim sąsiedztwie terminala masowego, gdzie na co dzień przeładowuje się węgiel, rudę i koks. Powstał przez ulicę, dosłownie przez ulicę. Ludzie, którzy tam kupują, muszą być świadomi, że port powoduje pewne uciążliwości.

Nie wiem, czy to wyczerpuje odpowiedź na temat Gryfii, ale jeżeli temat stanie na posiedzeniu zarządu, jeżeli wpłynie do nas akt notarialny z pytaniem, czy port zamierza skorzystać czy nie z prawa pierwokupu za odpowiednią cenę, która będzie tam zawarta, dopiero wtedy będziemy się do tego odnosić.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Panie prezesie, ostatnie pytanie.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Panie przewodniczący, przepraszam. Czy to jest jakaś odrębna dyskusja? Czy pan przewodniczący prowadzi obrady?

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Nie, to jest prośba.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Jak pan przewodniczący… Proszę, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panowie.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Robi się tu jakaś rozmowa.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Są to ważne sprawy.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Jeszcze jedno pytanie i przechodzimy do drugiego punktu.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Ostatnia prośba o doprecyzowanie. Panie pośle, to pan mówił, żeby nie podgrzewać tematów, ale na razie to to, co wy robicie, powoduje efekty wielkich napięć społecznych.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Ale chodzi mi tylko o to, że to pan przewodniczący prowadzi. Prosił, żeby zadał pan pytanie, i koniec.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Proszę mi pozwolić zadać pytanie.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Tylko o to chodzi, nic więcej.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Chcę to zrobić, a pan mi to uniemożliwia.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Tak, ale po zgodzie pana przewodniczącego.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Ale pan przewodniczący się zgodził, proszę więc mi to umożliwić.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dopiero, gdy zacząłem to podnosić.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Nieprawda, dlatego że był pan wpatrzony w inną stronę, a ja rozmawiałem z panem przewodniczącym i sygnalizowałem mu to.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Nieprawda, proszę nie kłamać.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Panie prezesie, jeszcze jedno pytanie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panowie, wiem, że poszliście w inne strony, ale do meritum.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Panie prezesie, oczywiście nie wyczerpuje to odpowiedzi, których oczekiwałem. Chciałbym poprosić o doprecyzowanie. Użył pan stwierdzenia, że mamy pomysł na teren i wiemy, co z nim zrobić. Proszę powiedzieć coś więcej na ten temat.

Prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Krzysztof Urbaś:

Dobrze, oczywiście jestem w stanie coś powiedzieć na ten temat. Opracowaliśmy wstępną, bardzo wstępną koncepcję portu instalacyjnego i serwisowego dla przemysłów offshore'owych na terenach, którymi obecnie administruje stocznia Gryfia, jak też na terenach, które są w dyspozycji funduszu MARS. Taka koncepcja została przez nas opracowana – oczywiście na zasadzie, żeby była pod ręką, jeżeli będzie taka potrzeba.

Kolejnym możliwym zagospodarowaniem będzie wykorzystanie tych terenów pod funkcje związane z terminalem kontenerowym, funkcje depotu kontenerowego. Chodzi o cały przemysł związany z remontami kontenerów, z przeglądami kontenerów, ze składowaniem pustych kontenerów, dlatego że terminal kontenerowy jest zbyt drogi, żeby na jego terenie, na placach składowych, składować kontenery.

Może to też być w przyszłości port… terminal, nie port. Chodzi o tereny związane z rozwojem portu. Nie patrzę teraz na rozwój portu w ciągu roku, dwóch, trzech lat, przygotowujemy plan rozwoju portu do roku 2050. Można sobie wyobrazić, że przez port będzie ogłoszony przetarg na tereny pod wykorzystanie ich do celów związanych z funkcjami składowo-przeładunkowymi portu. Ponieważ naszym celem jest stworzenie zespołu portów Szczecin i Świnoujście, przede wszystkim portów uniwersalnych, można sobie wyobrazić, że będą tam przechowywane poza paliwami, dlatego że nie jest to tak dogodny teren, żeby zawijały tam statki z paliwami, ponieważ tankowce są jednak troszeczkę większe… Jeżeli tankowce kiedykolwiek miałyby zawijać, to do portu zewnętrznego. Przy zachowaniu zanurzenia 12,5 metra, chociaż 12,5 metra tam nie będzie, ponieważ leży to poza pogłębianym torem wodnym, ale teoretycznie można sobie

wyobrazić, że takie zanurzenie będzie tam zrobione. Moim zdaniem każdy ładunek poza paliwami przynajmniej teoretycznie mógłby być tam obsługiwany. Oczywiście zwiększyłoby to przychody portów, na których bardzo nam zależy. Biorąc pod uwagę program inwestycyjny i to, co nas czeka przez najbliższe dziesiątki lat, potrzebujemy każdej złotówki. Stąd przede wszystkim w tej chwili nasze duże zainteresowanie i zaangażowanie w pozyskanie jak najszybciej inwestora dla terminala kontenerowego.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Zamykam dyskusję w punkcie pierwszym.

Przechodzimy do rozpatrzenia punktu drugiego. Jest to rozpatrzenie informacji na temat działań podejmowanych w celu poprawy dostępu drogowego i kolejowego oraz od strony morza do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu. Bardzo proszę, panie ministrze, o przedstawienie informacji.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, już na wstępie mówiłem na ten temat. Poproszę zatem o zabranie głosu pana dyrektora Waszkiewicza i pana prezesa Merchela.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz:

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jest to informacja ministra infrastruktury na temat dostępu do portów morskich. Informację tę zacznę od podkreślenia rangi połączeń. Obsługa portów morskich wymaga zapewnienia kompleksowych połączeń i w zakresie dróg na poziomie krajowym, i w zakresie dróg na poziomie samorządowym. Działania, wsparcie dla samorządów czynimy. Na poziomie rządowym wsparcie objęte jest „Programem budowy dróg krajowych do roku 2023 (z perspektywą do roku 2025)”. W programie tym ujęte są główne inwestycje służące polskim portom morskim. Jest to droga ekspresowa S3, jest to droga ekspresowa S6 i w przyszłości droga ekspresowa S10 właśnie pod kątem portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu.

Cała wartość programu po ostatniej zmianie wynosi już 166 000 000 tys. zł. W praktyce jest to największy program inwestycyjny w Polsce. Obecnie w realizacji znajduje się 99 zadań o wartości prawie 60 000 000 tys. zł, w przetargach są 22 zadania o wartości ponad 15 000 000 tys. zł. Kwota 45 000 000 tys. zł w odniesieniu do nowych zadań inwestycyjnych oczekuje na ogłoszenie przetargów, jest na etapie prac przygotowawczych.

Jeżeli chodzi o trzy drogi ekspresowe, o których wspomniałem, mamy drogę ekspresową S3 na terenie województwa zachodniopomorskiego. Inwestycje realizowane na tej drodze to przede wszystkim wspominana we wcześniejszych wypowiedziach budowa odcinka drogi ekspresowej pomiędzy Troszynem a Świnoujściem o długości 33 kilometrów i dużej wartości 1 500 000 tys. zł. Inwestycja ta będzie realizowana w latach 2022–2024. Oddanie drogi do ruchu planowane jest właśnie w połowie 2024 r.

Drugim ważnym odcinkiem z punktu widzenia połączeń portowych jest odcinek S3 pomiędzy Miękowem a końcem obwodnicy Brzozowa wraz z rozbudową odcinka Miękowo – Rzęśnica. Jest to odcinek o łącznej długości ponad 26 kilometrów. Łączna wartość tych zadań wynosi ponad 580 000 tys. zł. Oddanie drogi do użytku – tutaj jesteśmy bardzo zaawansowani – planowane jest na drugi kwartał 2021 r.

Trzecia inwestycja na tym ciągu wspólnie z ciągiem drogi ekspresowej S6 jest to budowa drogi ekspresowej S3 i autostrady A6 na odcinku węzeł Kijewo – węzeł Rzęśnica, połączenie ciągu drogowego ze Świnoujścia przez Szczecin z dalszą drogą ekspresową S3 biegnącą na południe kraju aż do granicy czeskiej. W tej chwili trwa rozbudowa węzła. Jest to około 5,2 kilometra drogi. Wartość wynosi 215 000 tys. zł. Bardzo niedawno został udostępniony ruch w obu kierunkach na obu jezdniach. Całkowite zakończenie wszystkich prac objętych kontraktem jest planowane na 2022 r. To tyle, jeżeli chodzi o drogę ekspresową S3.

Nasze inwestycje w najbliższych latach będą się koncentrować na drodze S6. Początek drogi jest przy węźle Goleniów. W ubiegłym roku 133 kilometry drogi do obwodnicy Koszalina zostały udostępnione do ruchu odcinkowo, odcinek po odcinku. Na obwodnicy Koszalina napotkaliśmy dosyć duże problemy geologiczne. Mamy nadzieję, że w osobnym trybie z osobnym wykonawcą zostaną one usunięte. Odcinek obwodnicy Koszalina wraz z obwodnicą Sianowa zostanie oddany do ruchu około 2024 r. właśnie z uwagi na istotne problemy geodezyjne, podsiąkające, bardzo wodne tereny, niestabilne geodezyjnie.

Najważniejsza decyzja, która została podjęta w tym roku, to decyzja o tym, żeby kolejne odcinki drogi ekspresowej S6 pomiędzy Koszalinem a obwodnicą Trójmiasta, czyli portami trójmiejskimi, realizować w systemie tradycyjnym. Wcześniej zakładano, że będą one realizowane na ścieżce partnerstwa publiczno-prywatnego. Wspólnie z Ministerstwem Finansów zostały wykonane analizy, które pokazały, że ścieżka tradycyjna nie tylko gwarantuje szybszą realizację, ale też sumarycznie dla Skarbu Państwa będzie mniejszym obciążeniem niż finansowanie później poszczególnych odcinków przez trzydzieści lat w ramach wieloletnich umów partnerstwa publiczno-prywatnego. Decyzja ta została zatwierdzona przez rząd. Wszystkie odcinki z Koszalina do Trójmiasta zostały wpisane do programu budowy dróg z zapewnionym nowym finansowaniem. Będą realizowane w systemie tradycyjnym. Ich realizację planujemy zakończyć w 2025 r. Intensywne prace przygotowawcze doprowadziły do tego, że na każdy z odcinków po kolei ogłaszane są postępowania przetargowe.

Jeżeli chodzi o drogę ekspresową S10, to z trzech wymienionych dróg jest ona na relatywnie wczesnym etapie przygotowawczym. W programie budowy dróg zapewnione są środki na prowadzenie prac przygotowawczych, jak też dokończenie prac przygotowawczych dla wszystkich odcinków dróg. Również ta droga ekspresowa połączy Szczecin z zapleczem Polski, tym razem w kierunku południowo-wschodnim, w kierunku Warszawy, centrum kraju. Jak powiedziałem, etap przygotowawczy nadal jest etapem wstępnym. Umowy będą zawierane na poszczególne odcinki drogi w praktyce w nowej perspektywie finansowej Unii Europejskiej, poczynając od 2021 r. Pierwszym odcinkiem, który będzie realizowany, jest odcinek drogi ekspresowej S10 pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem. Jest on najbardziej zaawansowany. Natomiast pozostałe odcinki uzyskają zapewnienie finansowania w nowym programie budowy dróg na nową perspektywę finansową.

Ostatnią inwestycją, niewspomnianą wcześniej, a ważną dla portów, która pojawiła się również w jednej z wcześniejszych wypowiedzi, jest budowa tunelu w Świnoujściu przy wsparciu środków z Unii Europejskiej i przy bezpośrednim zaangażowaniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, która jest inwestorem zastępczym dla tej inwestycji. Jest ona realizowana w bardzo intensywny sposób. Jest to inwestycja miasta Świnoujście o wartości 912 000 tys. zł. Całkowita długość tunelu wyniesie około 3,4 kilometra. Rozpoczęcie drążenia tunelu jest planowane bardzo szybko – na marzec 2021 r. Wszystkich państwa zapraszamy na rozpoczęcie drążenia. Zakończenie inwestycji ma nastąpić we wrześniu 2022 r.

Bardzo dziękuję. To tyle, jeżeli chodzi o naszą informację. Materiały dostarczyliśmy wszystkim państwu posłom członkom Komisji. Jeżeli będą jakieś pytania, jesteśmy do dyspozycji.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Czy w tym punkcie jeszcze ktoś ze strony rządowej chciałby zabrać głos? Jeżeli nie, otwieram dyskusję. Czy są chętni do dyskusji w tym punkcie? Bardzo proszę, pan przewodniczący Szałabawka.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Jedno pytanie, myślę, że ważne dla nas wszystkich, parlamentarzystów z województwa zachodniopomorskiego, dotyczące drogi S10 oraz planowania. Pan dyrektor powiedział, że jest to jeszcze na etapie planowania, ale planowanie ma już swoje konkrety, dlatego że poszczególne, niektóre odcinki S10 są już w fazie projektowej, a niektóre w realizacji przetargowej. Uśmiecham się, ale bardzo proszę o kilka szczegółów, wzmocnienie naszej wiedzy parlamentarnej, szczególnie posłów z województwa zachodniopomorskiego, ale

myślę, że też bydgoskiego, województwa kujawsko-pomorskiego, o ten element. Tak jak wszystkie inne ten temat też jest mi znany, ale chciałbym poprosić pana dyrektora o troszeczkę większe skupienie się na drodze S10, dlatego że, umówmy się, drogę S3 mamy już z głowy. A2 jest bardzo fajna, ale za chwilę zapcha się dla Szczecina. S10 jest bardzo ważna jako droga życia nie tylko dla portu, ale dla wszystkich z województwa zachodniopomorskiego. Wobec tego poproszę jeszcze o kilka słów na ten temat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jarosław Rzepa.

Poseł Jarosław Rzepa (KP) – spoza składu Komisji:

Dziękuję. Panie przewodniczący, jeszcze raz powrócę do mojego pytania związanego z bajpasem, jeżeli mogę to tak nazwać, Wysoka Kamieńska – Worowo. Chciałbym poprosić o odpowiedź, czy w ogóle jest to uwzględniane.

Drugie pytanie dotyczy przebiegu drogi ekspresowej S3 przez teren Wolińskiego Parku Narodowego. Szanowni państwo, jako członek rady naukowej pamiętam dyskusje na temat dwóch pasów, trzech pasów, górą, dołem. Wiem, jaka koncepcja ostatecznie jest realizowana. Czy w związku z budową portu kontenerowego, jak też w związku z ograniczeniami środowiskowymi rozważacie państwo dobudowanie w przyszłości trzeciego pasa przez teren parku narodowego ze względu na uwarunkowania kontenerowe? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Czy panowie prezesi, dyrektorzy chcą udzielić odpowiedzi? Nie słyszę chętnych.

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Jeszcze raz dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, postaram się udzielić odpowiedzi na dwa pytania drogowe dotyczące po kolei drogi S3 i drogi S6 biegnącej przez Woliński Park Narodowy.

Pierwsza sprawa dotycząca drogi ekspresowej S10 jest jednym z priorytetów na nową perspektywę. Jak powiedziałem, zostały uruchomione prace przygotowawcze dotyczące całego przebiegu drogi, łącznie z nowym wytyczeniem korytarzy przebiegu drogi w połączeniu z dużą obwodnicą warszawską i Centralnym Portem Komunikacyjnym. Prace koncepcyjne w tym zakresie były przeprowadzone przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Wytyczono warianty przebiegu trasy właśnie w połączeniu z dużą obwodnicą warszawską.

Chciałbym zwrócić uwagę, że na terenie województwa zachodniopomorskiego niektóre fragmenty już funkcjonują, niektóre są w budowie. Fragmenty, które już funkcjonują i które są w budowie, są to przede wszystkim fragmenty stanowiące obwodnice miejscowości. Tam w pierwszej kolejności staraliśmy się zapewnić, poprawić przepustowość drogi. Są to następujące odcinki: odcinek Szczecin – Motaniec o długości 6 kilometrów, obwodnica Kobylanki, dwujezdniowa obwodnica Morzyczyna i Zieleniewa o długości 6,4 kilometra, obwodnica Stargardu Szczecińskiego o długości 13,4 kilometra. W realizacji jest również obwodnica Wałcza o długości około 17,8 kilometra. Planowane oddanie jest już bardzo blisko.

Pozostałe odcinki zostały podzielone na odcinki przygotowawcze pod kątem prowadzenia głównych prac przygotowawczych, czyli uzyskania decyzji środowiskowej, pierwszej decyzji w procesie inwestycyjnym. Są to odcinki od węzła Kijewo do granicy miasta Szczecina oraz od Stargardu Gdańskiego do obwodnicy Piły o długości 108 kilometrów bez obwodnicy Wałcza, która – jak powiedziałem – obecnie jest w realizacji.

Na terenie województwa wielkopolskiego i województwa kujawsko-pomorskiego już dzisiaj istnieją krótkie odcinki obwodnicy Wyrzyska o długości 7,8 kilometra oraz odcinek przy Bydgoszczy Stryszek – Białe Błota o długości 12 kilometrów. Pozostałe fragmenty, podobnie jak w województwie zachodniopomorskim, są podzielone na długie elementy uzyskiwanych decyzji środowiskowych. Znajdujemy się na tym etapie. Ponownie zwrócę uwagę, że najbardziej zaawansowany jest odcinek S10 Bydgoszcz – Toruń, gdzie decyzja środowiskowa została już wydana. Dlatego tutaj można prowadzić dalsze prace. Dlatego

w ramach działań rządu zapewniliśmy już środki na realizację budowy tego odcinka. Jest to blisko pięćdziesięciokilometrowy odcinek. Jeżeli decyzja środowiskowa uzyska walor ostateczności, dlatego że oczywiście są złożone odwołania od decyzji, będzie ogłoszony przetarg na realizację inwestycji w systemie „zaprojektuj i zbuduj". System ten stosujemy w przypadku większości naszych inwestycji.

Jeżeli chodzi o drogę ekspresową S3 przez Woliński Park Narodowy, planując rozbudowę drogi S3 przez Woliński Park Narodowy, prace przygotowawcze były realizowane już w poprzednich latach. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad korzystała ze wszystkich dokumentów określających plany rozwojowe i gospodarcze tego regionu, w tym oczywiście plany rozwojowe portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu. Dzisiaj jest mi trudno odpowiedzieć na pytanie, czy w łatwy sposób uda się zrealizować rozbudowę drogi do dwóch jezdni w każdym kierunku po trzy pasy w związku z wystąpieniem w przyszłości potrzeb związanych z rozbudową i budową portu zewnętrznego w porcie w Świnoujściu. Analizy prawdopodobnie będą musiały być przeprowadzone. Zobaczymy, co pokażą. Teren jest bardzo wrażliwy. Nasza inwestycja przechodząca przez Woliński Park Narodowy… Zresztą to nie jest pierwsza inwestycja. Pierwsza inwestycja przejścia przez Woliński Park Narodowy była finansowana jeszcze ze środków Banku Światowego. Zostały zastosowane wtedy bardzo nowatorskie rozwiązania przyrodnicze, przejścia dla zwierząt, które stanowiły wzór do naśladowania w przypadku innych inwestycji w Polsce. Bank Światowy stosował je, uznawał za najlepszą praktykę i wskazywał jako wzór dla innych państw korzystających z jego pomocy. Wszystko robimy z poszanowaniem ochrony środowiska, interesów środowiska, ale również z uwzględnieniem potrzeb społecznych, potrzeb gospodarczych regionu. Wszędzie potrzebny jest kompromis. Mam nadzieję, że w tym przypadku taki kompromis też będzie mógł być wypracowany.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Zamykam dyskusję.

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Co do połączeń kolejowych nie mogę się wypowiedzieć. Dziękuję za wszystkie pytania.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Zamykam dyskusję w punkcie drugim.

Przechodzimy do punktu trzeciego obejmującego rozpatrzenie informacji na temat stanu zaawansowania prac w ramach pogłębiania toru wodnego Szczecin – Świnoujście. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie informacji.

Prezes zarządu PKP PLK SA Ireneusz Merchel:

Merchel. Dzień dobry. Przepraszam, że się wtrącam, ale w punkcie drugim nie mówiliśmy nic o sprawach kolejowych. Nie wiem, czy nie będziemy tego omawiać.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panowie, pytałem, czy zgłasza się ktoś w sprawach kolejowych. Nikt się nie zgłaszał. Bardzo proszę, wracamy do punktu drugiego.

Prezes zarządu PKP PLK SA Ireneusz Merchel:

Dzień dobry, Merchel.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę.

Prezes zarządu PKP PLK SA Ireneusz Merchel:

Zrozumiałem, że chodzi o pytania dotyczące przedstawionej prezentacji. Postaram się bardzo krótko opowiedzieć na temat realizowanych obecnie inwestycji związanych z poprawą dostępności do portu. Mam króciutki filmik. Chciałbym pokazać, jak to wygląda obecnie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Jest bez głosu, bez dźwięku?

Prezes zarządu PKP PLK SA Ireneusz Merchel:

Jest z dźwiękiem. Nic nie słychać?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Na razie nie. Na razie pracujecie w milczeniu, ale wygląda to ładnie. Teraz jest muzyczka, ale nie ma obrazu.

Prezes zarządu PKP PLK SA Ireneusz Merchel:

Nie ma obrazu? Jest muzyka bez obrazu.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Albo, albo. Nie wiem, może zdecydujmy się na muzykę.

Prezes zarządu PKP PLK SA Ireneusz Merchel:

Wydaje mi się, że jednak lepiej obraz.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę. Panie prezesie, bardzo proszę, niech pan zrobi prezentację ustną, dlatego że nie mamy ani obrazu, ani głosu.

Prezes zarządu PKP PLK SA Ireneusz Merchel:

Szkoda, dlatego że pokazywało to rozmiar prac, jakie są wykonywane. Proszę jeszcze włączyć prezentację. Postaram się zdecydowanie w skrócie opowiedzieć o tym, co jest realizowane. W ramach filmu było pokazane, jak od ostatniego roku zmieniła się cała infrastruktura w obrębie portów na torach dojazdowych do Szczecina i Świnoujścia. Jeżeli rozmawiamy o zakresie prac w obszarze poprawy dostępności, przypomnę, że program jest finansowany z programu CEF, z Funduszu Spójności. Będzie realizowany do 2022 r. Umowy na obydwa zadania zostały podpisane 29 lipca 2019 r. z terminem realizacji do połowy 2022 r. Odbywa się to zgodnie z harmonogramem, który w tej chwili jest realizowany. Widzimy, że harmonogram i rzeczowy, i finansowy inwestycji jest dotrzymywany. Pewnie zdecydowanie ładniej wyglądało to na filmie niż na zdjęciach.

Co jest warte podkreślenia w projektach. Chciałbym zauważyć, że w założeniach do projektu, który był przygotowany w latach 2014–2015… Jako przykład podam, że w Szczecinie pierwotnie planowano przebudowę 15 kilometrów, a przebudowa obejmuje 61 kilometrów. Zakładano tylko przebudowę torów głównych, a przebudowywana jest cała stacja. Dzięki temu stacja będzie mogła pomieścić dwukrotnie więcej pociągów, niż było to zakładane pierwotnie. Myślę, że od połowy 2022 r. do portu do Szczecina będzie mogło jeździć, wyjeżdżać lub wjeżdżać co najmniej dwukrotnie więcej pociągów. Natomiast w odniesieniu do portu w Świnoujściu przepustowość ta będzie zwiększona na poziomie 50–60%. W tej chwili tak wyglądają prace, które są wykonywane, roboty, które są prowadzone. Jak wspominałem, zdjęcia, które obecnie pokazujemy w ramach modernizacji prowadzonej inwestycji, były troszeczkę przekształcone w film.

W chwili obecnej nie widzimy zagrożenia dla terminowego zakończenia wszystkich prac. Słuchałem uważnie wypowiedzi kolegów związanych z modernizacją, dostosowaniem portów do nowych wyzwań. Infrastruktura kolejowa również będzie dostosowana na stacjach dojazdowych do portów. Jeżeli chodzi o inne projekty, które w tej chwili realizujemy – przypomnę Poznań – Szczecin, gdzie trwa modernizacja – zakładamy, że prace powinny się zakończyć do 2023 r. Będzie to zsynchronizowane. Tutaj także będziemy mieli poprawę przepustowości. To, co jest ważne, tory, stacje dojazdowe do portów w Szczecinie i Świnoujściu, tak samo jak linie kolejowe są przystosowane do przyjmowania składów o pełnej długości, czyli liczących 750 metrów, jak też o pełnych naciskach.

Jednocześnie w obrębie portów jest tzw. nadodrzanka. W tej chwili przygotujemy dokumentację projektową na jej modernizację. Warto także powiedzieć, że wiele najsłabszych elementów – na całej nadodrzance były lokalne ograniczenia – zostało usuniętych. Myślę, że w nowej perspektywie również będziemy realizować ten projekt, oczywiście po uzyskaniu środków finansowych na jego realizację.

Jeżeli chodzi o odcinek Gumieńce – granica państwa, przygotowujemy dokumentację projektową. Przypomnę, że w zasadzie dopiero w tym roku usłyszeliśmy od strony niemieckiej, że po swojej stronie chce mieć linię kolejową na prędkość 160 km/h. W ramach

przygotowywania dokumentacji taki wariant również jest rozważany. Jeżeli będzie to ostateczne uzgodnienie, będziemy mieli zsynchronizowane działania oraz podobne parametry po obydwu stronach granicy.

Jeżeli chodzi o linie nr 402, 202 od strony Koszalina, Kołobrzegu do Szczecina, w tej chwili na końcowym etapie jest studium wykonalności.

Z góry odpowiadając na pytanie dotyczące połączenia Wysoka Kamieńska – Płoty – Worowo, odcinek ten był brany pod uwagę w ramach analiz, ale w nowym przebiegu nie przewidujemy realizacji tego wariantu.

To chyba tyle. Tak naprawdę bardzo skrótowo starałem się przekazać informacje o bieżącym stanie realizacji inwestycji związanych z dostępem do portów w Szczecinie i Świnoujściu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo panu prezesowi Merchelowi. Zamykam punkt drugi.

Przechodzimy do punktu trzeciego, czyli rozpatrzenia informacji na temat stanu zaawansowania prac w ramach pogłębiania toru wodnego Szczecin – Świnoujście. Bardzo proszę pana ministra.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

W tym punkcie poproszę pana dyrektora Szumnego, który już od dawna oczekuje ze swoją prezentacją.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Przepraszam, czy byłem słyszany? Poproszę pana dyrektora Szumnego o przedstawienie prezentacji.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie dyrektorze Szumny, ponoć długo pan czekał na prezentację. Wobec tego bardzo prosimy.

Zastępca dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Dzień dobry, panie przewodniczący. Dzień dobry, panie ministrze. Czy jestem słyszalny w tej chwili?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Tak, jest pan słyszalny. Pełne wynurzenie.

Zastępca dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Jestem, tak?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Tak, proszę bardzo.

Zastępca dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, mam dosyć rozległe prezentacje w dwóch cyklach. Jeden dotyczy prezentacji toru wodnego Szczecin – Świnoujście oraz wszystkich inwestycji, które prowadzi Urząd Morski w Szczecinie. Drugi dotyczy utrzymania dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019–2028. Postaram się skrócić je do maksimum, jak tylko będzie to możliwe. Za chwileczkę uruchomię swoją prezentację.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Proszę bardzo. Dzień się jeszcze nie kończy.

Zastępca dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie przewodniczący, w pierwszej kolejności chciałbym przybliżyć ramy finansowe naszego projektu. Całkowita wartość kosztów inwestycji w ramach projektu określona jest na kwotę 1 442 880 tys. zł. Projekt jest dofinansowywany ze środków Funduszu Spójności w ramach projektu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko na lata 2014–2020". Wysokość dofinansowania ze środków unijnych wynosi 85%, czyli 1 226 4448 tys. zł. Środki z budżetu państwa wynoszą 15%, czyli 216 432 tys. zł. Łączne wydatki od początku realizacji naszego projektu wyniosły 706 436 564,94 zł. Na tę chwilę tyle udało się wypracować.

W zakres naszego projektu pogłębienia toru wchodzi pogłębienie toru Szczecin – Świnoujście do 12,5 metra na odcinku około 62 kilometrów z równoczesnym jego poszerzeniem do szerokości 100 metrów na odcinkach prostych z odpowiednimi poszerzeniami na łukach i odcinkach przejściowych wraz z niezbędnymi projektami geometrii toru wodnego, a także wykonania mijanek. Ponadto zakresem projektu objęto również: odcinek Kanału Grabowskiego o długości około 0,43 kilometra pomiędzy obrotnicą Orli Przesmyk i obrotnicą na Kanale Grabowskim na wysokości Kanału Dębickiego, odcinek toru wodnego na długości około 0,39 kilometra pomiędzy nabrzeżem Zbożowym i obrotnicą na Kanale Grabowskim i Kanale Dębickim oraz odcinek toru podejściowego od obrotnicy Police do portu Police na długości około 0,29 kilometra. W zakres naszego projektu wchodzi także przebudowa, regulacja skarp brzegowych bez umocnień, umocnienie skarp podwodnych przy nabrzeżach Huk, Żeglarskim, BON, Gnieźnieńskim, pogłębienie i poszerzenie obrotnicy statków, budowa nowych pól refulacyjnych w postaci sztucznych wysp na Zalewie Szczecińskim wraz z przystaniami, przystosowanie i modernizacja istniejącego oznakowania nawigacyjnego, modernizacja obiektów Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Szczecinie.

Tutaj mamy plan sytuacyjny całego naszego projektu od elewatora Ewa poprzez Przekop Mieleński aż do Kanału Piastowskiego. Widać, jak wygląda nasz projekt, w jakim zakresie będziemy działać. Drugi to plan sytuacyjny toru na zalewie łącznie z planowanymi wyspami, na które trafi refulat z naszego projektu.

Chciałbym w kilku słowach przedstawić parametry nowych wysp, które powstaną na zalewie. Pierwsza wyspa znajdująca się w północno-wschodniej części zalewu będzie miała średnicę 1250 metrów, powierzchnię około 120 hektarów i średnią wysokość około 5 metrów. Druga wyspa będzie miała średnicę 1780 metrów, powierzchnię około 250 hektarów i średnią wysokość około 5 metrów. Podczas prac na torze jest do wydobycia około 24 000 tys. metrów sześciennych urobku. Łączna pojemność nowych pól refulacyjnych wraz z rezerwą wyniesie około 40 000 tys. metrów sześciennych. Po zakończeniu inwestycji jedna z wysp pozostanie czynnym polem zdolnym przyjąć materiał z bieżących prac czerpalnych. Będzie to wyspa W22, która już pomału wyłania się z pól zalewu. Szacunkowo przez najbliższe kilkanaście lat będzie wykorzystywana jako pole refulacyjne. Na obydwu wyspach zostanie nasadzona roślinność, żeby teren ten w przyszłości mógł się stać także miejscem bytowania awifauny i różnorodnych siedlisk przyrodniczych. Wykonawca na tę chwilę uzyskał od wojewody dziesięć pozwoleń na budowę zatwierdzających projekt budowlany oraz jedno pozwolenie od prezydenta miasta Szczecina. Do chwili obecnej z toru wodnego wydobyto ponad 11 000 tys. metrów sześciennych urobku pogłębiarskiego, który został wykorzystany do usypania obrzeży wysp, które już widać na zalewie.

Aktualnie na torze wodnym pracują dwie pogłębiarki Vox Amalia oraz Scheldt River. Z toru zeszła pogłębiarka Amazon, która zakończyła już swoją pracę. Była to pogłębiarka skrawająca. Wykonano niezbędne wycinki drzew wzdłuż umocnień brzegowych całej naszej inwestycji. Trwają prace umocnieniowe przy Orlim Przesmyku oraz prace związane ze ścięciem wyspy Ostrów Grabowski. W najbliższym czasie będą kontynuowane prace pogłębiarskie, formowanie wysp oraz prace na Ostrowiu Grabowskim, które się już toczą. Na zdjęciu z naszego służbowego drona macie państwo okazję zobaczyć, jak wygląda ścinany cypel Ostrowa Grabowskiego pod przyszłą obrotnicę w ramach naszej

inwestycji. W tle widać pogłębiarkę czerpakową jednego z naszych podwykonawców wykonawcy generalnego, czyli firmy PRCiP.

To jest drugie zdjęcie pokazujące nasze prace, które toczą się na cyplu Ostrowa Grabowskiego. Jest to miejsce styku dwóch inwestycji portu i urzędu morskiego. Na następnym zdjęciu widzicie państwo początek wyspy W28. Na tym zdjęciu widać, jak jest usypywana wyspa na Zalewie Szczecińskim przez pogłębiarkę Amazon. Tutaj mamy zaczątek wyspy W22 w okresie mniej więcej lipca, sierpnia. Akurat w tym okresie byłem na placu budowy. Tutaj mamy pogłębiarkę Scheldt River, która akurat prowadzi prace pogłębiarskie. Jest to oczyszczenie terenu Ostrowa Grabowskiego, jak mówiłem wcześniej, ze zbędnej roślinności, która zostanie wycięta i zutylizowana. Usuwanie obiektów ferromagnetycznych przy pomocy chwytaka to jedna z metod wydobywania elementów niebezpiecznych z naszego toru.

Chciałbym teraz w kilku słowach przedstawić to, co się dzieje w ramach jednego z elementów naszego projektu, czyli w ramach modernizacji Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Szczecinie. Modernizacja obiektów Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Szczecinie będzie polegała między innymi na rozbiórkach, przebudowach obiektów istniejących, głównie budynków, budowie nowych obiektów, instalacji zewnętrznych oraz zagospodarowaniu terenu. Do tej pory wykonano roboty rozbiórkowe prawie w 100% dla basenu południowego, obiektów kubaturowych oraz istniejącego zagospodarowania terenu. Jeżeli chodzi o roboty budowlane, konstrukcyjne i architekturę, basen południowy jest wykonany w 40%, obiekty kubaturowe nowo budowane w 95%, obiekty modernizowane, hala pław, budynek pomiarów wysokich, budynek magazynowy, portiernia w 50%. Roboty sanitarne i wykończeniowe są zaawansowane w około 40% dla obiektów kubaturowych nowo budowanych, obiektów modernizowanych, sieci i instalacji zewnętrznych, zagospodarowania terenu, dróg, placów, oświetlenia terenu i zieleni.

Na zdjęciu powyżej widzicie państwo, na jakim etapie są prace w basenie południowym. Tutaj widzimy główny budynek Bazy Oznakowania Nawigacyjnego, budynek biurowy. Jest już docieplony, jest to stan surowy zamknięty. Na następnym slajdzie widzimy magazyny przylegające do obiektu budynku biurowego Bazy Oznakowania Nawigacyjnego.

Podczas realizacji całego projektu wydobywane są obiekty ferromagnetyczne. W trakcie realizacji projektu obszar robót jest kompleksowo oczyszczany, umożliwiając tym samym bezpieczne prowadzenie prac objętych przedmiotem zamówienia. Wszystkie prace są wykonywane pod nadzorem saperskim. W tabeli powyżej widzicie państwo elementy składowe naszego projektu oczyszczeniowego. Razem jest ich 29 598. Jest ich więcej, niż zakładaliśmy.

Tutaj mamy przedstawione znaleziska archeologiczne. Na zdjęciu powyżej widzimy jeden z trzech mieczy średniowiecznych, które udało się wydobyć podczas prac oczyszczeniowych przy naszym projekcie. Takich elementów jest naprawdę bardzo dużo. Wszystkie trafią do Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu. W przyszłości turyści będą mogli oglądać elementy wydobyte podczas prac przy naszym projekcie.

Przepraszam, czy mnie słychać?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Tak. Proszę bardzo. Miecz również widzimy. Proszę bardzo.

Zastępca dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Już myślałem, że nie jestem słyszalny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo dobrze pana słyszymy. Ciekawie pan mówi. Proszę bardzo.

Zastępca dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Bardzo dobrze. Bardzo dziękuję. Przepraszam, że tak szybko, ale staram się nie przedłużać.

Najważniejszym celem w naszym projekcie jest monitoring środowiskowy. Nie chciałbym się zbytnio w tym miejscu rozgadywać. W ramach pracy inżyniera kontraktu funk-

cjonuje nadzór przyrodniczy sprawujący bieżącą kontrolę środowiskową nad prowadzonymi pracami, czuwający nad realizacją zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wydanej dla tego zadania przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska w Szczecinie. Nadzór przyrodniczy dokonuje bieżącej kontroli terenu budowy oraz prowadzonych robót pod kątem ich wpływu na środowisko oraz wydaje zalecenia co do sposobu lub terminów prowadzenia prac na terenach cennych przyrodniczo lub w okresach wrażliwych środowiskowo, np. w okresie lęgowym ptaków lub zimowej hibernacji nietoperzy. To byłoby na tyle, jeżeli chodzi o nasz nadzór przyrodniczy. Na tym zdjęciu widzimy stado ptaków, dokładnie mew, które usiadły na rurach, którymi płynie refulat na przyszłe wyspy na zalewie.

Jeżeli pan przewodniczący wyrazi zgodę, w kilku naprawdę żołnierskich słowach chciałbym przedstawić utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry na lata 2019–2028. Czy zdążymy, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dzień jeszcze długi. Proszę bardzo, zdążymy.

Zastępca dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Halo, halo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Zdążymy. Mówię, że dzień jeszcze długi.

Zastępca dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Zapraszam.

Zastępca dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Celem programu jest trwałe utrzymanie bezpiecznego dostępu od strony morza do portów położonych w rejonie ujścia Odry, w szczególności Szczecina i Świnoujścia, w tym portu zewnętrznego z terminalem LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego oraz Polic, a tym samym utrzymanie ich odpowiedniej pozycji gospodarczej, stworzenie warunków do dalszego rozwoju w oparciu o odrębne programy inwestycyjne oraz zapewnienie bezpieczeństwa i obronności państwa. W tabeli poniżej przedstawione są koszty naszego planu utrzymaniowego na najbliższe dziesięć lat. Całkowity koszt prac wyniesie około 237 967 tys. zł.

Przy okazji chciałbym pochwalić się pracami, które zostały wykonane. Zostały wykonane prace refulacyjne o kubaturze 494 000 tys. metrów sześciennych, prace konserwacyjno-remontowe na polach refulacyjnych, remont ostróg przy falochronie centralnym w Świnoujściu, prace konserwacyjno-remontowe w obiektach urzędu morskiego, wymiana systemu odbojowego nabrzeży w basenie gospodarczym Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Świnoujściu, remonty stałego oznakowania nawigacyjnego, stawy zachodniej II BT i stawy wschodniej BT DALB 40 i 41, stawy światła sektorowego i pomostu cumowniczego na Domańce, stawy dolnej nabrzeża Świnoujście Młyny, stawy cyplowej na południowym cyplu wyspy Mielino, stawy światła wejściowego na wschodniej główce falochronu centralnego w Świnoujściu, prace konserwacyjno-remontowe ostróg wyspy Chełminek, opracowanie specjalistycznej dokumentacji technicznej, między innymi ekspertyz, projektów budowlanych i operatów wodnoprawnych itp.

W ramach projektu w 2020 r. będą realizowane następujące prace: prace czerpalno -refulacyjne o przybliżonej kubaturze 315 tys. metrów sześciennych, prace konserwacyjne na polach refulacyjnych, wykonywanie systemu odbojowego na nabrzeżu postojowym Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Szczecinie, remont oznakowania nawigacyjnego stawy wschodniej bramy torowej nr 1, stawy górnej nabieżnika Karsibów, stawy światła sektorowego Żuławy, pomostu do stawy górnej nabieżnika Raduń, stawy górnej

nabieżnika Raduń, stawy dolnej nabieżnika Raduń, stawy górnej nabieżnika Police, specjalistyczne bieżące badania stanu technicznego budowli hydrotechnicznych, takie jak przeglądy podwodne, pomiary geodezyjne, badania skuteczności działania ochrony katodowej, badania fizykochemiczne gruntu czy wykonanie ekspertyz i projektów budowlanych oraz wyznaczenie nowego miejsca odkładu urobku w morzu w rejonie Świnoujścia. Szacunkowa kubatura prac czerpalnych, które urząd wykona w 2020 r., wynosi 315 tys. metrów sześciennych. Zaawansowanie prac jest na poziomie 90%.

Jednocześnie urząd morski naprawia ponad 10 tys. metrów bieżących wałów na polach refulacyjnych D i Dębina tam, gdzie trafia urobek z naszych prac oczyszczeniowych. Realizujemy także podnoszenie wałów na polu Mańków, koszenie porostów, odmulanie wałów, naprawę mnichów itp. Ukończony został między innymi remont stawy wschodniej bramy torowej nr 1, stawy górnej nabieżnika Karsibór oraz wymiana systemu odbojowego na potrzeby nowego statku wielozadaniowego Urzędu Morskiego w Szczecinie, który został oddany do eksploatacji około trzech tygodni temu.

Na ten moment chciałbym poinformować, że żaden z projektów realizowanych przez Urząd Morski w Szczecinie nie jest zagrożony. Są one prowadzone zgodnie z ramami czasowymi. W trakcie realizacji są remonty stawy światła sektorowego Zuławy, pomostu do stawy górnej nabieżnika Raduń, stawy dolnej nabieżnika Raduń. Bardzo państwu dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Czy są chętni do dyskusji? Pan poseł Jarosław Rzepa.

Poseł Jarosław Rzepa (KP) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Dziękuję bardzo za tę informację i prezentację pana dyrektora. Chciałbym zapytać odnośnie do późniejszego okresu po zakończeniu inwestycji na torze wodnym. Jak wygląda zabezpieczenie finansowe, jeżeli chodzi o utrzymanie toru? Być może odpowiedź stanowił pierwszy slajd, ale chciałbym, żeby pan dyrektor ewentualnie odpowiedział.

Jeżeli wolno mi zadać pytanie spoza obszaru Szczecin – Świnoujście, chciałbym zapytać, czy są planowane inwestycje w Mrzeżynie. Chodzi o wejście do portu morskiego właśnie w tym miejscu.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Czy pan dyrektor udzieli odpowiedzi?

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Panie przewodniczący, poproszę może pana dyrektora Krężela, który jest ze mną. Dobrze?

Zastępca dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Jak najbardziej.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pan minister zmienia?

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Tak, tak. Pan dyrektor Krężel, ponieważ zajmuje się utrzymaniem portów i dróg z ramienia ministerstwa.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwa Infrastruktury Paweł Krężel:

Krótko. Jeżeli chodzi o utrzymanie torów podejściowych i generalnie utrzymanie infrastruktury dostępowej, w tej chwili pracujemy nad programem wieloletnim, uchwałą Rady Ministrów, programem wieloletnim, programem utrzymaniowym, który ma zapewnić utrzymanie wszystkich inwestycji. Planujemy zrobić dwie uchwały, przygotować projekty dwóch uchwał. Jedna będzie w sprawie wydłużenia programu wieloletniego, który

mamy już w tej chwili, jeżeli chodzi o porty ujścia Odry, a która obejmuje rok 2028. Na chwilę obecną chcemy wydłużyć go do roku 2030, chcemy przygotować stosowny program wieloletni utrzymaniowy do roku 2030. W tej chwili, w zasadzie do jutra, z urzędami morskimi przygotujemy wstępny projekt dotyczący portów i torów podejściowych, które będą objęte programem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Jeżeli mogę, poproszę pana dyrektora Szumnego.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Jeszcze pan dyrektor Szumny? Bardzo proszę. Panie dyrektorze Szumny, pan minister jeszcze wyznaczył pana do odpowiedzi.

Zastępca dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Tak naprawdę chciałbym odpowiedzieć na jedną część pytania pana posła.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Panie dyrektorze, proszę już nie mówić o programie, ale o Mrzeżynie, jeżeli ma pan takie informacje. Chodzi o wejście do portu, które się zamula. Jak obecnie wygląda sytuacja?

Zastępca dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Na tę chwilę sprawa jest przez nas badana. Jesteśmy w stanie dać odpowiedź w najbliższym czasie. Myślę, że do końca roku damy odpowiedź, w jakim kierunku pójdziemy w sprawie Mrzeżyna.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze. Na tym wyczerpaliśmy wszystkie punkty porządku dzisiejszego posiedzenia. Zamykam dyskusję. Pana ministra proszę o udzielenie pisemnych odpowiedzi na pytania zadawane w punkcie pierwszym, dlatego że takie jest życzenie panów posłów.

W związku z wyczerpaniem porządku dziennego zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję bardzo.